

**CEVRO INSTITUT, O.P.S.
STŘEDISKO ČESKÝ KRUMLOV**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2014

Bc. Dana Rusínová

**CEVRO INSTITUT, O.P.S.
STŘEDISKO ČESKÝ KRUMLOV**

Akademický rok 2013/2014

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**MOŽNOSTI RESOCIALIZACE
PACHATELŮ DOPRAVNÍCH NEHOD**

**POSSIBILITIES OF THE SOCIAL
REHABILITATION FOR TRAFFIC
ACCIDENT OFFENDERS**

Jméno studenta: Bc. Dana Rusínová

Číslo studenta: N12117

Studijní program: 6202T056 Veřejná správa

Studijní obor: Veřejná správa

Vedoucí práce: JUDr. Petr Slunečko

Prohlášení

Prohlašuji, že diplomovou práci na téma
„Možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod“
jsem vypracovala samostatně.
Použitou literaturu a podkladové materiály
uvádím v příloženém seznamu literatury,
příčemž citace z literatury jsem v textu řádně vyznačila.

Český Krumlov, duben 2014

Český Krumlov, dne _____

Dana Rusínová

Poděkování:

Děkuji vedoucímu diplomové práce JUDr. Petru Slunečkovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

Zvláštní poděkování bych chtěla věnovat ředitelce Vazební věznice v Českých Budějovicích plk. Mgr. Martině Štanglovičové a Phdr. Jitce Příkrylové za umožnění vykonání odborné praxe a realizace výzkumné části diplomové práce ve Vazební věznici České Budějovice.

Obzvlášť děkuji vedoucímu odboru služby dopravní policie KŘ Policie JČK plk. Ing. Lubomíru Veselému za možnost získávat nové informace z policejního prostředí v rámci osobního růstu, za připomínky a metodické vedení práce.

Resumé v českém jazyce

V teoretické části diplomové práce jsou vymezeny základní sociologické, psychologické a kriminologické pojmy v oblasti dopadu dopravní nehody na pachatele a společnost. Pozornost je věnována nejen základním informacím o možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod v České republice, ale především je zaměřena na problematiku agresivních projevů řidičů vozidel, zejména z hlediska rozboru takových projevů, jejich klasifikace a nápravy u pachatelů dopravních nehod. Blíže jsou objasněny základní informace o rehabilitačních programech pro odsouzené, jejichž delikt souvisí s problémovým průběhem řidičské praxe. V práci se zaměřuji na princip a účinnost působení na pachatele během výkonu trestu odnětí svobody a následné péče v rámci České republiky. Nutné mít na zřeteli společenskou závažnost řešení dopadu dopravní nehody na pachatele a přispívat tím k ochraně společnosti a zejména účastníků silničního provozu. K neúčinnějším metodám práce patří prevence směřující ke změně problémového chování řidičů na silnicích. U účastníků dopravních nehod je potřebné se zaměřit na formování postojů a osvojení způsobů chování nutných pro bezpečné řízení. U pachatelů ve výkonu trestu odnětí svobody je cílem snižování recidivy pachatelů dopravních nehod v budoucnosti.

Praktická část je zaměřena na problematiku pachatele trestného činu v oblasti silniční dopravy. Na základě dotazníkových údajů jsou zde zachyceny názory odsouzených osob ve Vazební věznici České Budějovice.

Resumé in English

In the theoretical part of the diploma thesis there are defined basic sociological, psychological and criminological concepts concerning an impact of a traffic accident on the offender and the society. The attention is paid not only to basic information about possibilities of the social rehabilitation for traffic accident offenders in the Czech Republic, but primarily it is focused on an issue of vehicle drivers' aggressive behaviour, especially from the point of view of an analysis of such expressions, their classification and rectification of traffic accident offenders. In more detail there are explained the basic information about the rehabilitation programmes for the convicted offenders whose offence relates to a problematic course of their driving practice. The thesis is focused on the principle and effective influencing the perpetrator during his imprisonment and subsequent aftercare in the Czech Republic. It is important to keep in mind a social seriousness of the solution of the traffic accident and its impact on the offender and thereby to contribute to a protection of the society and especially road users. To the most effective methods of work belongs the prevention aiming to a change of the drivers' problem behaviour on the roads. At traffic accident participants it is necessary to focus on a shaping of attitudes and an adoption of the ways of behaviour necessary for a safe driving. At the offenders serving a sentence of imprisonment there is a goal to reduce the recidivism of the traffic accident offenders in the future.

The practical part is focused on the offenders' issue in the area of the road transport. Based on the questionnaire data there are captured opinions of convicted persons in the Remand Prison in České Budějovice.

Obsah

Úvod.....	7
-----------	---

TEORETICKÁ ČÁST

1. Vymezení základních pojmů.....	9
1.1 Resocializace.....	9
1.2 Osobnost pachatele.....	9
1.3 Pachatel.....	10
1.4 Recidivisté.....	10
1.5 Kriminální recidiva.....	10
1.6 Trestný čin.....	11
1.7 Řidič.....	11
1.8 Osobnost řidiče.....	11
1.9 Motorové vozidlo.....	11
1.10 Dopravní nehoda.....	11
2. Socializace.....	12
2.1 Další pojmové označení.....	13
2.1.1 Efektivita.....	14
2.1.2 Edukace.....	14
2.1.3 Reedukace.....	14
2.1.4 Prizonizace.....	14
2.1.5 Reintegrace.....	15
2.1.6 Rehabilitace.....	15
3. Výklad osobnosti.....	16
3.1 Struktura osobnosti.....	17
3.2 Vývoj osobnosti.....	21
3.2.1 Rodina.....	22
4. Osobnost pachatele dopravní nehody.....	24
4.1 Porucha osobnosti.....	26
4.1.1 Agrese.....	27
4.1.2 Agresivita řidičů jako pachatelů dopravních nehod.....	30

5. Osobnost řidiče	34
5.1 Temperamentové vlastnosti	35
5.1.1 Bezhlaví řidiči	36
5.1.2 Typologie problémového řidiče	38
5.1.3 Převýchova bodováním	41
6. Zkoumání osobnosti účastníků dopravního provozu v dopravním systému ..	43
6.1 Dopravní systém	43
6.2 Dopravní charakter a chování účastníků v silničním provozu	45
6.3 Nehody s lidskými chybami	46
7. Dopravní nehody	49
7.1 Počáteční vyšetřovací situace	50
7.2 Pracovní postup vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích ..	51
7.3 Základní princip trestní odpovědnosti pachatele při dopravní nehodě.	51
8. Trestné činy ve vztahu k porušování pravidel v dopravním prostředí	53
8.1 § 147 tr. z. – Těžké ublížení na zdraví	54
8.2 § 148 tr. z. – Ublížení na zdraví	54
8.3 § 273 tr. z. – Obecné ohrožení z nedbalosti	55
8.4 § 274 tr. z. – Ohrožení pod vlivem návykové látky	56
9. Možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod	57
9.1 Základní informace o programu pro pachatele dopravních nehod	57
9.2 Program resocializace pachatelů dopravních nehod	57
9.3 Terapie odsouzených ve skupinách	58
9.4 Náprava pachatele	59
9.5 Významová souvislost rehabilitací	60
PRAKTICKÁ ČÁST	
10. Výzkumné cíle, prostředky a organizace výzkumu	63
10.1 Výsledky provedeného výzkumu	64
10.2 Shrnutí anamnestických údajů:	115
ZÁVĚR	118
Seznam citací	121
Seznam použité literatury	124

Internetové stránky a webové servery:	126
Zákonná ustanovení	126
PŘÍLOHY	127

Úvod

Pro pachatele závažných dopravních nehod, odsouzených za přečin pod vlivem návykové látky a v souvislosti s řízením motorového vozidla, případně za maření výkonu úředního rozhodnutí v souvislosti s dopravou, jsou poskytnuty možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod. Resocializací rozumíme opatření pro odsouzené, jejichž delikt souvisí s problémovým průběhem řidičské praxe. Resocializace je zaměřena na pachatele, kteří zavinili dopravní nehodu, dopustili se dopravních přestupků anebo trestných činů spojených s řízením vozidla.

Je nutná změna v problémovém chování řidiče jako pachatele, kterého k dopravnímu přestupku nebo trestného činu vedlo. Je potřeba pachatele včas nasměrovat k formování postojů a umožnit mu osvojení si způsobů chování potřebných pro bezpečné řízení. Lépe řečeno je potřeba, aby si pachatelé dopravních nehod vytvořili náhled na sebe a uvědomili si spouštěcí mechanismy a zdroje trestné činnosti, stejně jako rizikové faktory ovlivňujících trestnou činnost. Pro řešení situace pachatelů dopravních nehod v oblasti bezpečného chování za volantem je potřebná osvěta pachatele s cílem získání informací o bezpečném chování za volantem, o možných důsledcích a dopadech trestné činnosti. Tedy i změny postojů a chování, které vedou k problémovému řidičskému jednání. V neposlední řadě je potřeba vytvořit náhled na problémové chování jedince, které vedlo k dopravnímu přestupku nebo trestného činu v v dopravě a tím i minimalizovat opakované páchání trestných činů v budoucnu. Nicméně je to prevence recidivy rizikového chování a pozitivní změna souvisejících v postojích pachatele dopravních nehod.

Při práci policistky na Dopravním inspektorátu JČK PČR se denně setkávám s pachateli, kteří se dopouštějí dopravních přestupků či trestných činů v dopravě anebo s těmi, kteří zavinili dopravní nehodu. Zvýšenou pozornost je potřeba věnovat ochraně ostatních účastníků provozu v dopravě. Vzrůstající počet motorových vozidel s větším výkonem má samozřejmě značný vliv na počet nehod na silnicích. Při dopravních situacích dochází k majetkovým ztrátám i ztrátám na lidských životech. Většina dopravních nehod je způsobena sobeckým a neukázněným chováním pachatelů. Nejen z tohoto důvodu by měla společnost pachatele v oblasti dopravy za jejich vinu potrestat. Potřeba je v první řadě rozhodnout, kdo je viník a kdo oběť. Obzvláště je to přínosné k ochraně společnosti a zejména účastníků silničního provozu. Práce s pachateli dopravních nehod

je striktně dána postupem dle zákona. Rovněž je nutno snižovat rizika recidivy a tím přispívat k ochraně společnosti. Úkolem společnosti je řešit společenskou závažnost v otázce dopadu dopravní nehody na pachatele i společnost a tím zamezit opakování trestných činů. Snažíme se o nápravu pachatelů, aby v budoucnu nebyli problémovým účastníkem silničního provozu. Zkoumáním, jestli jsou vytvořeny podmínky pro resocializaci v rámci Vězeňské služby ČR a zda mají pachatelé zájem o účast na resocializačním programu pro pachatele dopravních nehod, se také zabývám v této diplomové práci.

TEORETICKÁ ČÁST

1. Vymezení základních pojmů

1.1 Resocializace

Snaha znovu zapojit do života jedince, který už kdysi socializačním procesem prošel a z nějakého důvodu byl z daného společenství vyřazen.¹

Resocializace může být také definována jako výchovné působení na pachatele trestného činu k jeho opětovnému zařazení do řádného života společnosti.²

Jindy může být za resocializaci považována opětovná, další socializace jedince, který podobným procesem již jednou prošel. Může být z jeho strany záměrná, vyvolaná a podporovaná snahou sžít se s novým sociálním prostředím, nebo spontánní, neuvědomovaná, bez snahy o regulaci a urychlení celého procesu. Rychlost a charakter průběhu resocializace závisí zejména na:

- 1) adaptaci dané osoby na sociální změnu a na ochotě měnit hodnotovou orientaci, podřizovat se normám, přijímat nové vzory chování a akceptovat nové autority,*
- 2) na míře odlišnosti nového sociálního prostředí od původního, resp. předchozího,*
- 3) na otevřenosti nového sociálního systému vůči danému jedinci.³*

1.2 Osobnost pachatele

Osobnost pachatele je popisována v závislosti na psychologických nebo sociologických teoriích, ze kterých vychází a v souladu se základní kriminologickou orientací osoby, která popis provádí. Děje se tak prostřednictvím faktorů, které tvoří tzv. strukturu osobnosti.

Obvykle jsou to:

- *schopnosti,*
- *charakter,*
- *temperament,*
- *volní vlastnosti,*
- *motivace postoje,*

¹ JANDOUREK, J. *Sociologický slovník*. Nakladatelství Portál, Praha 2001, ISBN 80-7178--535-0, s. 204

² *Akademický slovník cizích slov, díl II. L-Ž*. Academia, Praha 1995, ISBN 80-200-0524-2, s. 660

³ *Velký sociologický slovník, II. Svazek, P-Z*. Nakladatelství Karolinum, Praha 1996, ISBN 80-7184-310-5 s. 924 – 925

- *psychické zvláštnosti.*

Součástí popisu osobnosti pachatele je i úroveň adaptace na vnější prostředí – tj. schopnost přizpůsobení se změnám prostředí a odlišným životním situacím.⁴

1.3 Pachatel

Kriminologie pod pojmem pachatel chápe nejen osoby, které se dopustily činů označených zákonem jako trestné činy, ale i některé osoby, které orgány činné v trestním řízení trestně nestíhají (děti, nepříčetné osoby).

Osobnost pachatele je v kriminologii chápána jako organický celek duševního života člověka, zahrnující jak biologický základ jedince, tak i společenské vztahy a společenské podmínky. Součástí popisu osobnosti pachatele je i úroveň jeho adaptace na vnější prostředí – tj. schopnost přizpůsobení se změnám prostředí a odlišným životním situacím.

Trestně-právní vymezení pojmu pachatel – pachatelem může být pouze osoba fyzická, příčetná, která dosáhla věku 15-ti let. Pachatel trestného činu je osoba, která svým jednáním naplnila všechny znaky trestného činu (§3 tr.z.).⁵

1.4 Recidivisté

Recidivisté – diagnostikováni jako psychopaté, psychopatologická osobnost se odlišuje výraznými abnormálními rysy, které jsou podmíněné jiným známým psychopatologickým stavem, který trvá od mládí a je relativně stálý, nebo se objevuje při určitých funkčních situacích – vede ke změně hierarchie hodnot.⁶

1.5 Kriminální recidiva

*Opakování trestného činu stejným pachatelem. Kriminologie rozlišuje pojem **recidiva kriminologická** (opětovné spáchání trestného činu bez ohledu na to, zda pachatel byl za předchozí trestný čin odsouzen nebo stíhán), **recidiva trestněprávní** – tou se rozumí spáchání nového trestného činu poté, co pachatel byl již za předchozí trestný čin pravomocně odsouzen, a **recidiva penologická (penitenciární)** pojem recidivy naplňuje, pokud tatáž osoba byla nejméně podruhé ve výkonu trestu odnětí svobody (tj. vězněna).⁷*

⁴ HEJDA, J., HEŘMAN, R. *Kriminologie*. FM VŠE Jindřichův Hradec 2006, s. 30

⁵ HEJDA, J., HEŘMAN, R. *Kriminologie*. FM VŠE Jindřichův Hradec 2006, s. 31

⁶ HEJDA, J., HEŘMAN, R. *Kriminologie*. FM VŠE Jindřichův Hradec 2006, s. 15

⁷ ZOUBKOVÁ, I., CEJP, M., MAREŠOVÁ, A., MOULISOVÁ, M., NIKL, J., SCHEINOST, M. *Kriminologický slovník*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2011, ISBN 978—80-7380-321-4, s. 91

1.6 Trestný čin

Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný, a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.

K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.⁸

1.7 Řidič

Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.⁹

1.8 Osobnost řidiče

V osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Neopomenutelné jsou sociální vlastnosti, např. altruismus vyjádřený snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování.¹⁰

1.9 Motorové vozidlo

Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.¹¹

1.10 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.¹²

⁸ JELÍNEK, J. a kol. *Trestní zákoník a trestní řád*. Nakladatelství Leges, Praha 2009, ISBN 978-70-87212-22-6, s. 23

⁹ ÚZ 361/2000 Sb. – *Pravidla silničního provozu*. Nakladatelství Sagit, Ostrava-Hrabůvka 2008, ISBN 978-80-7488-001-8, s. 7

¹⁰ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 13

¹¹ ÚZ 361/2000 Sb. – *Pravidla silničního provozu*. Nakladatelství Sagit, Ostrava-Hrabůvka 2008, ISBN 978-80-7208-682-5, s. 7

¹² ÚZ 361/2000 Sb. – *Pravidla silničního provozu*. Nakladatelství Sagit, Ostrava-Hrabůvka 2008, ISBN 978-80-7208-682-5, s. 25

2. Socializace

Socializace je širším pojmem než výchova a obsahuje veškeré vědomé i nevědomé, přírodní a společenské vlivy, které působí na osobnostní vývoj. Je také procesem, jehož prostřednictvím se jedinec učí, čemu lidé v okolní kultuře věří a jaké chování od něj očekávají. V průběhu socializace, která představuje proces zespolečnění člověka, nabývá smysl osobní identita jedince.¹³

Socializace jednotlivce v procesu jeho životní existence značí zrání osobnosti člověka v jeho biologické, psychické a sociální dimenzi. Ve společenském kontextu je důsledně zachycena povaha lidského života jak ve vývoji, tak v životním cyklu, v životní historii, v generaci. Nachází se i v různých kulturách a skupinách v souvislosti s přibývajícím věkem. Dochází k přebírání rolí v souvislosti s normami odpovídajícím věku i pohlaví. Sociální role vyjadřuje vzorec chování, který je vlastní určitému chování. Pokud člověk má potřebu sociálního kontaktu pak si úspěšně osvojuje přiměřené chování jako určitý způsob adaptace na dané prostředí, na společnost. Sociální chování člověka odráží potřebu na interakci jako ideu právní, politickou, etickou či estetickou, ale i na temperament a další psychické složky osobnosti. Zde je důležitá i sociální komunikace, která je prostředkem a současně základním aspektem sociálního styku. Dochází při ní k výměně představ, idejí, nálad, pocitů a postojů. Tento stav se mezi účastníky sociálního styku mění v různé intenzitě. Je to společenský jev, který zahrnuje výměnu informací, výměnu aktivit a vzájemné pochopení zúčastněných. Požadavkem je naučit se obvyklému jednání a chování, které od člověka vyžaduje společnost. V rámci socializace dochází k osvojování si norem, hodnot, sociálních rolí a dalších dovedností. Proto socializační proces napomáhá porozumět kultuře dané společnosti, přijímá soubor hodnot a soubor norem dané společnosti a v neposlední řadě podporuje ovládnutí základních způsobů chování tj. naučit se hrát sociální role. Socializací se vytvářejí a zpevňují kulturní tradice. Socializace zajišťuje stabilitu společenského uspořádání tím, že vzniká soubor hodnot, norem a vzorců chování, to umožňuje vznik společenského řádu. Socializační proces probíhá v určitém skupinovém prostředí, rodina je nejvýznamnější skupina. Socializací rozlišujeme jako primární (v rodině) a sekundární (v zaměstnání, ve škole, v médiích apod.).

¹³ JEDLIČKA, R., KLÍMA, P., KOŤA, J., NĚMEC, J., PILAŘ, J. *Děti a mládež v obtížných životních situacích: nové pohledy na problematiku životních krizí, deviací a úlohu pomáhajících profesí*. vydává Themis 2004, ISBN 80-7312-038-0, str. 15

Do životního procesu každého jedince zasahuje i sled událostí jako je narození, nemoc, smrt, ale i celospolečenské, kam můžeme započít demonstrace, války, krize. V normálním životním běhu každého člověka přichází i nejdůležitější zlomové překážky, které se vyskytují od počátku narození dítěte - první vstup do školních lavic, sňatek, odchod do důchodu, jež se prolíná v dané společnosti u většiny populace. Průběh a prožívání všedního dne je spjata s rolí jedince. Vztahy, hodnoty i normy se mění charakteristickým způsobem pro většinu lidí v určitém věkovém seskupení, pohlaví i v sociálním postavení. Začleňování člověka do společenství přináší orientaci v základních společenských hodnotách a normách. Sociální pozice člověka vyjadřuje místo, které jedinec objektivně zaujímá ve společnosti. S tímto úzce souvisí i sociální role jedince v interakci se společenským, kulturním a sociálním okolím. Člověk se stává kulturní a kultivovanou bytostí. Tudíž účelovost sociální bytosti v sociálním konceptu identifikuje způsoby, jaké má být naplňování určitých záměrů, zájmů na společenském dění, dodržování určitých pravidel a požadavků kladených společností.

V průběhu socializace se člověk eminentní měrou uzpůsobuje, přetvářejí se jeho určité lidské rysy. Je to evidentní postup získávání lidských a mezilidských prožitků v praxi, jež předurčuje obraz člověka samého, v němž existuje. Avšak velmi široce se vyvíjí v postoji k osobám v našem životě. Zaměřuje se především k členům rodiny, ale i mezi další lidi určitého společenského prostředí.

Rovněž neúspěšná socializace je základní klíčovou otázkou jak pro člověka postaveného mimo zákon, tak pro celou společnost. Navenek se projevuje odchýlením v chování ve vztazích ke komunitě určitého společenství nerespektující dané sociální normy. Zejména se jedná také o hraniční závadové duševní procesy, stavy a vlastnosti osobnosti.

2.1 Další pojmové označení

Ve zkrácené verzi lze výklad pojmu **resocializace** definovat jako znovu zapojení jedince do běžného způsobu života. Výklad pojmu resocializace je tedy úzce spjat se **socializací**. Socializací můžeme nazvat děj, při kterém dochází k přisvojení si základních životních pravidel společnosti např. identifikací, výchovou, soužitím s vrstevníky atd. Socializovaný by měl v mysli přijmout nové normy a hodnoty v souvislosti s novým sociálním postavením, jež jedinec dosáhne například v roli matky, otce, nebo státního zaměstnance.

2.1.1 Efektivita

Efektivitou (účinností) se rozumí praktická výkonnost určitého smysluplného lidského jednání. Značí souhrnné vysvětlení skutečného vlivu jakéhokoli účinku nebo různě vzájemně působících účinků. Je zapotřebí se zmínit o efektivitě programu, což je prevence recidivy rizikového chování a pozitivní změna v souvisejících postojích. Program určuje jeho úspěšnost po ukončení u osob, které vedlo k přestupku nebo trestnému činu. Efektivita zpravidla bývá hlavním hlediskem při posuzování úspěšnosti. Tudíž program lze nazvat také hlavním konceptem promyšleného souhrnného účinku na odsouzeného ve výkonu trestu odnětí svobody, jenž má vlastní efektivní cíl.

2.1.2 Edukace

V moderní pedagogice je **edukace** nazývána souhrnným jednoslovným odborným výrazem. Jedná se o pojem, který je chápán ve vzájemném spojení výchovy a vyučování. Cílem vzájemné interakce je očekávaný výsledek směřující k osobnostnímu a společenskému rozvoji člověka. *V pojetí edukace se začalo používat až v 17. století a i jeho pregnantní vyjádření se nesporně zasloužil učitel národů Jan Amos Komenský, který ho ve svém díle Didactica magna (Didaktika velká) vysvětluje jako „umění umělého vyučování, aby ti, kdož učí, pracovali méně, a ti, kdož se učí, se naučili více“.*¹⁴

2.1.3 Reedukace

*Reedukací pak nazýváme převýchovu; snaha pomocí pedagogických metod rozvinout nevyvinuté osobnostní vlastnosti či je pozměnit společensky žádoucím směrem.*¹⁵ Tento složitý postup odhaduje proměnu osobnosti pachatele. Hranice úspěšnosti je závislá na povaze daných překážek, na stáří jedince, pochopení problému, na životní zkušenosti, motivaci, vůli, úsilí i neústupnosti.

2.1.4 Prizonizace

Prizonizací se rozumí negativní důsledek dlouhodobého pobytu ve vězení. Vězeňské prostředí intenzivně působí na odsouzené a často při dlouhodobém pobytu u nich dochází k výrazné ztrátě kontaktu s realitou mimo vězeňské prostředí. Důsledkem byt' vý-

¹⁴ PROCHÁZKA, M., SOMR, M. *Kapitoly z dějin vzdělávání dospělých*. Nakladatelství V – Studio, s.r.o., České Budějovice 2008, ISBN 978-80-254-1919-9, s. 6

¹⁵ HARTL, P. *Psychologický slovník*. Vydal Jiří Budka, Praha 1993, ISBN 80-90 15 49-0-5, s. 177

*jimečným, může být, že někteří z nich vězeňský styl povýší na svůj základní životní styl.*¹⁶ Prizonizace se zabývá se charakterem života odsouzených. V dopadu izolace u odsouzených pro výkon trestu odnětí svobody v prostředí instituce dochází k prizonizaci. Nicméně tento negativní dopad dlouhodobého přizpůsobení v rámci organizovaného vězeňského života má mnoho ztrát v kontinuitě činnosti a podnětu. Takový jedinec se nedokáže adaptovat k řádnému způsobu života v normální společnosti. Zvláště u recidivistů dochází k úplné ztrátě kontaktu s původním světem.

2.1.5 Reintegrace

*Obnovení někdejší integrace. Pokud dochází ve společnosti k obnově nějakých struktur, objevuje se tendence k obnově celého kontextu, ve kterém tato struktura dříve existovala.*¹⁷

Reintegrací je chápáno opětovné splynutí jedince se společností. Rozumí se obnovení původního poměru do soudobého společenství. Lze to také definovat jako vyvrcholení vzdělávacího poslání trestu k účinnému propojení již vymezenou trestnou činností narušených vztahů, vazeb nebo procesů v oblasti psychické, charakterové, mravní úrovně osobnosti jedince.

Proces reedukace nebo reintegrace rozšiřuje škálu resocializace. Pro praktickou část je důležité ohnisko to, co je za nimi latentní. Specifická manipulace s odsouzeným v instituci těchto zařízení je vlastně podchycením nejefektivnějšího zákroku, kulminujícím k účelu změny. U odsouzeného ve výkonu trestu odnětí svobody nemáme relevantní prostředky jak ho učinit zdravým, jak ho převychovat. Můžeme se snažit, aby odsouzený pochopil spravedlnost rozsudku a tím ho odvrátit od opětovného páchání trestných činů v budoucnosti.

2.1.6 Rehabilitace

Rehabilitace v našem pojetí je procesem navrácení cti, důstojnosti, nabytí práv a společenského statusu ve společenském dění po vykonání trestu odnětí svobody.

*Rehabilitace je také vnímána jako souhrn speciálně pedagogických postupů, kterými se upravují společenské vztahy, obnovují narušené praktické schopnosti a dovednosti, i možnosti seberealizace postiženého jedince.*¹⁸

¹⁶ ZOUBKOVÁ, I., CEJP, M., MAREŠOVÁ, A., MOULISOVÁ, M., NIKL, J., SCHEINOST, M. *Kriminologický slovník*. Vydavatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2011, ISBN 978-80-7380-312-4, s. 143

¹⁷ JANDOUREK, J. *Sociologický slovník*. Nakladatelství Portál, Praha 2001, ISBN 80-7178--535-0, s. 202

¹⁸ PRŮCHA, J., WALTEROVÁ, E., MAREŠ, J. *Pedagogický slovník*. Portál, Praha 1995, ISBN 80-7178-029-4, s. 187

3. Výklad osobnosti

Psychologický výklad osobnosti se zabývá získáváním poznatků o vzniku utváření a fungování její struktury. V psychologii se přirozeným vývojem ustálily dvě základní otázky výkladu osobnosti. Jsou to:

1. *dynamika osobnosti,*
2. *vývoj osobnosti¹⁹*

Dynamika osobnosti je vysvětlována vzájemným působením dvou nebo více faktorů na osobnost s účinky okolního prostředí. Dynamikou osobnosti je chápáno motivační jednání, prožitě chování zátěžových případů, řešení rozporů apod. Do pojmosloví vývoj osobnosti je třeba zahrnout zákonitosti geneze a vytváření struktury osobnosti. Vyjadřuje způsob, jakým se zaznamenává prostředí a dědičné dispozice na začátku původu struktury osobnosti.

V úrovni tělesné a duševní činnosti, pracovní výkonnosti a úrovni tělesné, duševní i sociální pohody se na každém kroku setkáváme s pojmem osobnost. Vybíráme si partnery pro život, vychováváme děti, přicházíme do kontaktu se spolupracovníky nebo se dostáváme do sporu s různými povahami osob atd. Poté následně zvažujeme, ke komu budeme otevření, kdo bude naší nápomocnou oporou, koho slovně nebo fyzicky napadneme, a tudíž veškerou agresi přeneseme na druhou osobu apod. Znalosti a vědomosti o struktuře, dynamice i vývoji osobnosti mohou rozšířit hlubší poznání. Zejména schopnost při jednání s dalšími lidmi stejného nebo opačného pohlaví, národnosti, kultury, sociální vrstvy, ale i ve stylu výchovy. Nelze opomenout, že psychologie osobnosti podněcuje poznávání sama sebe. Poskytuje pochopení lidských postojů a chování v různých případech v minulosti a zároveň předpovídá pravděpodobně i nový vývoj osobnosti. Především v rovině nebezpečnosti pachatelů dopravních nehod může jít o potlačení činnosti s kriminální minulostí nebo udržování vzestupu trestné činnosti. Seznámíme-li se zvláštní osobností člověka, která se nám jeví jako konfliktní osoba, lze jí poskytnout různé možné nápravné postupy. V určité situaci kolize se různí pachatelé dopravních nehod zachovávají odlišně. Rozdílnost v určitém vystupování spočívá v rozdílnosti dynamiky a struktury osobnosti člověka.

¹⁹ ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 49

3.1 Struktura osobnosti

Strukturou osobnosti se rozumí relativně stálé charakteristiky osobnosti, které jsou dispoziční dle povahy. Struktura osobnosti tvoří individuální základ pro chování a prožívání, který se v závislosti na situaci aktualizuje.²⁰

Osobnost člověka jako psychologického celku má svou zákonitou strukturu. Lidská osobnost je stejně složitá jako jeho lidský organismus. V oboru psychologie se ztvárňuje srovnání pojetí ve znění Angličana Eyseneka, který mezi hlavní strukturální složky zařazuje inteligenci, temperament, charakter, a stavbu těla. Psychoanalýza má tři složky substruktur osobnosti: id, ego, superego. Id je biologická vrstva - nevědomé, nejen základní složka psychiky, ale nýbrž primitivní, pudový řízený princip slasti. Osobnostní ego se v průběhu života vyvíjí, kde se uschovaly zkušenosti, rozumové schopnosti a postoje. Superego je psychický orgán, který pro společnost představuje rovinu souhrnu mravních zásad, norem. Přibližuje se k svědomí, je to funkce superega. Ozve se dříve, než si zpětně rozumově uvědomíme její důsledek. Morálka a svědomí souvisí také s výchovou.

Obecně se uplatňují dva základní přístupy ke struktuře osobnosti:

- 1. statistický, založený na možnosti postihovat diferencované složky metricky;*
- 2. klinický, který usiluje o co nejpřiléhavější popis osobnosti jednotlivce a neomezuje se přitom na kvantitativní zachování rozdílů mezi lidmi.²¹*

1. Statistický přístup

Vychází z psychometrického pojetí, a to znamená, že rozlišované složky osobnosti musí být v zásadě měřitelné pomocí psychodiagnostických testových metod. Rozčleňuje osobnost na následující složky:

- schopnosti;*
- rysy;*
- temperament;*
- charakter.²²*

²⁰ ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 51

²¹ ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 51

²² ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 52

Schopnosti osobnosti

Schopnostmi lze považovat za ty vlastnosti osobnosti, jež člověku usnadňuje úspěšně provozovat a naučit se určité činnosti. Většinou se rozlišují schopnosti myšlenkově poznávací tj. orientovat se v různých situacích při řešení problémů, přesně vcítit se a rozlišovat barvy nebo tóny, naučit se provozovat skladbu pohybů ve sportovní nebo pracovní činnosti, ale i jednat s lidmi, předcházet konfliktům, řešit konflikty.

Schopnosti jsou obvykle členěny na:

- *rozumové – myšlení, poznávání, paměť, hodnocení, řešení, tvoření;*
- *psychomotorické – zručnost, koordinace očí a rukou, reagování;*
- *mechanické – porozumění vztahu mezi předměty a manipulací s jejich částmi.²³*

Schopnosti mají svojí vrozenou podstatu označovanou jako vlohy, kterou člověk získává dědičně od svých předků a podporuje jakýkoliv předpoklad pro určitou činnost. Umění spojit myšlení a pohyb, což umožňuje např. tanec nebo řízení motorového vozidla. Pokud člověk má schopnosti v určité oblasti činnosti velice dobře rozvinuté, tak má nadprůměrné výsledky.

Rysy osobnosti

Jsou jednotlivé charakteristiky člověka, které se pojí na určitou situaci daných okolností. Lze ji rovněž zpozorovat při specifickém způsobu chování, jednání, prožitků během života.

Při odborném posuzování osobnosti se psycholog často vyjadřuje k následujícím rysům:

- *introverze – extraverze (orientace na sebe – (zaměřenost na společnost));*
- *stabilita – labilita (odolnost – neurčitost);*
- *dominance – submise (sklon vést – sklon podřizovat se);*
- *afiliace – hostilita (dobrý vztah k lidem – nepřátelskost);*
- *sebedůvěra – sebepodceňování;*
- *sebeovládání – nedostatek sebeovládání.²⁴*

²³ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 22

²⁴ ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 52

Temperament

Temperament je soustava vlastností, které se projevují způsobem reagování člověka v různých situacích. Temperament je patrný zejména ze způsobu vzniku a průběhu citových reakcí a na síle jejich výrazu. Temperamentové charakteristiky lze odečíst ze živosti mimiky, síly gestikulace, střídání emocí a podobně.²⁵

Temperament lze nazvat živost, povaha, osobnostní struktura či osobnostní vlastnosti člověka, které jsou dané vrozeným biologickým základem spjatým k citovému reagování na daný podnět s tendencí měnit nálady.

Obr. 2

	Typy temperamentu			
	Sangvinik	Melancholik	Cholerik	Flegmatik
Základní nálada	veselá	smutná	mrzutá	vyrovnaná
Forma prožívání síla hloubka trvání průběh	slabá povrchní prchavé nestejněměrný	silná hluboká trvalé stejněměrný	silná povrchní prchavé nestejněměrný	slabá část. hluboká část. trvalé stejněměrný
Způsob pohybu tempo síla trvání průběh	rychlé silná prchavé nerovnoměrný	pomalé slabá trvalé rovnoměrný	rychlé silná prchavé nerovnoměrný	pomalé slabá trvalé rovnoměrný

Přehled různých charakteristik, jimiž se vyznačují jednotlivé **typy temperamentů** (podle M. Nakonečného)

Charakter

Charakter člověka značí souhrn jeho vlastností zvláště morálních tj. základ psychiky a jeho osobnosti. Charakterové vlastnosti jsou přítomny v podobě principů, zásad, přesvědčení jako morálních zdrojů jeho jednání. Jako komponent se podílí na společenských zpětných vazbách vůči lidem.

Charakter je v psychologii pojímán jako soubor vztahových vlastností, které mají morální kolorit. Projevuje se v situacích, kdy jedinec vyjadřuje svůj vztah k důležitým životním okolnostem. Za nejdůležitější vztahové vlastnosti jsou pokládány:

²⁵ ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 53

– vztah k sobě samému, který se prolíná do vlastností jako sebedůvěra, sebepojetí, osobní úroveň aspirací, pohodovost apod.

– vztah člověka k lidem a ke společnosti, který se prolíná do vlastností jako proso-
ciabilita, uctivost k druhým, důvěřivost, tzv. pozitivní myšlení apod.;

– vztah člověka k práci, který se prolíná do vlastností jako odpovědnost, vytrvalost,
pracovitost, usilovnost apod.;

– vztah člověka k přírodě a světu, který se prolíná do světonázorových postojů,
smyslu individuálního života, pocitů zakotvenosti v životě a světě apod.²⁶

2. Klinický (individuální) přístup

Klade důraz na vystižení individuality daného jedince. Usiluje o postižení těch charakteristik osobnosti, které podmiňují výsledné chování. Názory na základní složky, jejichž prostřednictvím lze popsat osobnost jedince, se různí. Jako příklad uvádíme koncepci psychologa Mischela. Podle něj postačují k popisu osobnosti následující složky:

Schopnosti

Jejich pojetí je analogické jako u statistického přístupu. Jde např. o inteligenci, schopnost sebesprosování, schopnost koncentrace, rychlost reakcí apod.

Sebenazírání a nazírání na druhé lidi

Rovněž tyto komponenty lze odpozorovat z vnějších projevů daného jedince. Člověk s negativním nazíráním na druhé bude nedůvěřivý, málo kooperativní a neochotný pomáhat nezištně druhým.

Subjektivní hodnocení osob, věcí a situací

Jde o to, které vnější podmínky vyvolávají v jedinci sympatie, a tudíž tendenci se jim přiblížit a naopak.

²⁶ ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 53

Individuální očekávání

Lze je rozpoznat podle toho, zda jedinec v dané situaci spatřuje především kladné stránky a pozitivní výzvu, anebo naopak, zda zdůrazňuje spíše rizika a nevýhody.

Sebekontrola a strategie chování

Někteří lidé jednají impulzivně a intuitivně, aniž by promýšleli důsledky svého chování. Strategie chování představují zafixované způsoby vyrovnávání se s potížemi způsoby navazování kontaktů, ovlivňování druhých apod.²⁷

Celkový popis osobnosti člověka je jako nacházení základních znaků, jež tvoří ve svém souladu i jednotlivých kombinacích osobnost originálního člověka. Osobnost je něco jako individuální jedinečnost, která vzbuzuje požadavek vděčnosti, ohledu, ale i úctu či úžas. Osobnosti nemůžeme nikdy odolat, neboť vyvolává velmi silný dojem, vrcholí ve struktuře osobnosti člověka.

3.2 Vývoj osobnosti

Psychologický celek člověka jako individua je pojímán jako sjednocující princip psychických procesů a psychických vlastností. Strukturu člověka tvoří vrozené a získané vlastnosti, které jsou pro každého člověka příznačné. Utvářejí se a projevují ve vztahu k prostředí, zvláště společenskému. Pro člověka je prvořadá souhra předpokladů a způsobů chování. Osobnost člověka ovlivňují zejména vrozené faktory, genetická určení, průběh těhotenství a porodu. Faktory přírodní jako prostředí, klima, výživa, včetně nevhodných návyků, pohybový režim, vykonávané činnosti, vyplývající ze zacházení člověka se sebou samým.

Člověk se rodí s biologickými vlastnostmi, mezi které patří instinkty, vlohy a temperament. Postupem času dochází k osvojení určitých návyků a člověk si vytváří vztahy ke svému okolí. Získává své místo ve společnosti, buduje si svou pozici. Člověk se postupně formuje v osobnost. Je to proces získávání lidských a mezilidských zkušeností, který formuje obraz člověka o sobě. Nejrozsáhleji probíhá proces ve vztahu k matce, otci, sourozencům, členům nejbližší rodiny a blízkým lidem. Postupně se dostávají do popředí zkušenosti se sousedy, příbuznými, zkušenosti s kamarády ze školky a školy

²⁷ ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 54 – 55

i dalšími lidmi, se kterými člověk přichází během svého života do styku. Do rizikového věku dospívání vstupuje mladý člověk v základních rysech svojí osobnosti z části zformován.

Vývoj člověka je soubor všeho, co si s sebou člověk nese do života a to přenosem dědičných faktorů. Ovlivňuje ho prostředí, okolí, ve kterém žije, které jej formuje. Mění a vychovává ke svému obrazu prostřednictvím tradic, zvyků a obyčejů. Osobnostní charakter člověka je v kterémkoli momentu života výsledkem dědičnosti, prostředí a výchovy. V procesu života působí na rozvoj jedince rovněž společenské prostředí. Velmi významné v sociálním prostředí jako jsou normy, ideály, vzory. Jsou důležitým ukazatelem zaměřenosti osobnosti. Osobnostní rysy získané dědičností se projevují např. v geneticky předurčených schopnostech tj. sklony k určité nemoci, dispozice provozovat specificky mentální a motorické – pohybové činnosti.

Velmi živelně člověka ovlivňuje prostředí, ve kterém se nachází. Byť nejbližší okolí, potažmo rodina, skupina kamarádů se často přezírá. Sem můžeme zahrnout například finanční situaci rodiny. V ochuzeném prostředí osobnost nemá možnost úspěšně se rozvíjet, byť má geneticky silný základ a je vedena vzory. Schází-li tyto dva předpoklady, pak se velká osobnost z člověka nikdy nevyvine. V tomto materiálně chudém prostředí je však možnost vytvořit podnětné prostředí, s tímto je úzce spjata výchova. Výchova má permanentní, dlouhodobý, celoživotní charakter a měla by být vedena v symbióze se zájmy člověka. Samotný základ člověka můžeme vysledovat v rodině, poté ve škole atd. Správné vedení výchovné péče má hluboký význam nejen pro rozvoj psychický a intelektový.

3.2.1 Rodina

Rodina je primárním činitelem socializace v raném dětství a od té doby má trvalý a významný vliv na vývoj a na sebepojetí jedince.²⁸

Problémy v rodině většinou nastávají tam, kde není uspokojení po citové stránce, kde není dán dítěti dostatek lásky a pozornosti. Silná problematická skupina jsou rodiny, kde je matka osobnostně předpojatá, závislá na dítěti. Často i nepřítomnost rodičovské role v rodině může být další rizikovým faktorem. Bohužel i přítomnost jednoho z rodičů může být pro děti problémem či přínosem.

²⁸ JEDLIČKA, R., KLÍMA, P., KOŤA, J., NĚMEC, J., PILAŘ, J. *Děti a mládež v obtížných životních situacích: nové pohledy na problematiku životních krizí, deviací a úlohu pomáhajících profesí*. Vydavatelství Themis, Praha 2004, ISBN 80-7312-038-0

Rodič, který se chová delikventně, nadměrně pije, bere drogy, je často nezaměstnaný nebo má podobné projevy „sociální nepřizpůsobivosti“, také zvyšuje pravděpodobnost, že dítě bude během dospívání přestupovat meze zákona.²⁹

Osobnost člověka je formována již od dětského věku. Není proto třeba polemizovat o tom, že jej ovlivňuje nejen prostředí primární (rodinné), ale i sekundární (školní, pracovní místo). Rodina má obzvláště velkou důležitost v životě společnosti nejen proto, že předává dětem vzorce chování a návyky, rovněž ale proto, že naplňuje očekávání dětí po citové a tělesné stránce a má i poslání sociální kontroly. Role matky a otce se mohou zrcadlit ve vztazích budoucí rodiny dětí. Rodinné pouto obou rodičů přináší vzor do dalšího budoucího života jejich dětí.

²⁹ MATOUŠEK, O., KROFTOVÁ, A. *Mládež a delikvence*. Nakladatelství Portál, Praha 1998, 2003, ISBN 80-7178-771-X, s. 45

4. Osobnost pachatele dopravní nehody

Pachatel dopravní nehody může pocházet z kterékoli společenské vrstvy bez ohledu na stupeň rozumových schopností a vzdělání. Navenek může vystupovat kultivovaně a mile, na druhé straně jedná nezodpovědně. Typické je u pachatele nízké sebevědomí, neschopnost vyjadřovat vlastní pohnutky, city. V opojení alkoholem nebo drogou se projevuje agresivně až sadisticky. Projevy krutosti mohou u některých pachatelů vyvolat pocity uspokojení, které jsou vázány na situaci. Zde je většinou trvalé narušení v oblasti emocí, vůle i myšlení.

Psychologické typologie pachatelů vycházejí z předpokladu, že určité vlastnosti se sdružují a vytvářejí typické charaktery. Veškerou populaci lze rozčlenit do několika stanovených skupin, osobnostních typů. Zpravidla jsou jasně stanoveny příznaky, na základě kterých přiřazujeme konkrétního člověka k určitému typu, např. introvert a extrovert. Takovéto přiřazení je nástrojem účelného poznání osobnosti člověka a lze jej prakticky využívat pro efektivní ovlivňování chování jedince.

Existuje nemálo forezních typologií. V této kapitole pojednávající obecně o pachatelích trestné činnosti zmíníme klasifikaci pachatelů, která odhlíží od deliktových specifík. Jako výchozí kritérium volí hlediska blízká psychopatologii. Rozlišujeme pět základních typů osobnosti pachatele:

- *socializovaný (obvyklý) typ,*
- *neurotický typ,*
- *psychopatický typ,*
- *mentálně nedostatečný typ,*
- *psychotický typ.³⁰*

Socializovaný typ

Socializovaný typ je normální osobnost. Myšlenkové pochody má srozumitelné, prožívá i hluboké citové vztahy. Reakce na spáchaný trestný čin odpovídá běžným představám jako je lítost, smutek, obavy o další životní cesty, úzkostně očekává reakce od okolí. Spáchaný jeho skutek má ojedinělý, epizodický charakter, jeho motivace je pochopitelná, průhledná, spolupracuje. V jeho osobnosti nejsou výraznější známky

³⁰ ČÍRTKOVÁ, L. *Forezní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2004/2009, ISBN 978-80-7380-213-4, s. 62

poruchovosti. Kontakt s ním lze navázat snadno. Oslovují jej jako apelace na morální hlediska („slušný člověk takhle situaci neřeší“), citové vazby k blízkým lidem („záleží vám jistě na tom, co si o vás myslí vaše děti, rodiče“) a na kladné vlastnosti.

Neurotický typ

Nápadný tím, že se u něho vyskytuje zvýšená úzkostnost, depresivní ladění, hysterická reakce. Toto vše je důvodem protispolečenského jednání. Ve způsobu páchaní trestného činu se objevují prvky amatérského provedení, zanechání zřetelných stop, chaotický útěk z místa činu. Tito pachatelé bývají většinou mladistvého věku. Jsou to nevyrovnané osobnosti. Trestný čin je u nich snahou vzbudit pozornost. Pachatel pochází ze sociálního prostředí, kde netrpí nouzí. Důsledkem kriminálního chování bývají většinou nevyřešené emocionální konflikty v rodině. Vytvoření spíše pozitivní atmosféry tito delikventi ocení, i když z jednání je patrné, že čin chápeme jako osudové klopýtnutí. Není dobré vzbuzovat pocit, že jej odmítáme jako člověka. Proto je možné se odvolávat raději na morální hodnoty a normy. Jejich svědomí má trhliny, které umožní provést kriminální čin bez brzdících pocitů viny.

Psychopatický typ

Lidé tohoto typu bývají považováni za podivíny. Psychopatie je relativně trvalá porucha osobnosti. U těchto sociopatů je nadměrně vystupňovaná agresivita, jsou příliš výbušní, odmítají a porušují různé sociální a právní normy. Tito sociopaté mají většinou na kontě velký počet trestných činů. Výrazně v zastoupení v kriminální populaci mají jako recidivisté. Ale neplatí, že co psychopat, to potencionální zločinec. Jednání s člověkem tohoto typu je velmi obtížné i v běžných situacích, natož tehdy, když jde o uplatňování práva. Jsou to velmi problematické, konfliktní osoby, které špatně spolupracují. Většinou mají nedostatečnou sebekontrolu a vnitřní zábrany, nemívají k nikomu hluboký vztah. Každé zaváhání, nedůraznost, nedůslednost při výslechu zpravidla taková to osobnost pachatele využívá k vlastnímu prospěchu. Inteligentní pachatel dovede odvádět pozornost od důležitých otázek, dovede vystihnout nezkušenost policisty a dokáže manipulovat, kalkulovat s ním.

Mentálně nedostačivý typ

Úroveň jeho rozumových schopností je nižší. Tento jedinec je velmi jednoduchá, primitivní osobnost. Snadno se dá rozpoznat omezená slovní zásoba, nedovede někdy vyjádřit své vlastní myšlenky. Z hlediska jednání s ním je třeba vědět, že podléhá působení jiných osob, je snadno ovlivnitelný ve smyslu nekritického, neuvědomovaného přebírání názorů druhých. Zde je nebezpečí nepravdivého sebedoznání.

Psychotický typ

Pachatel, který v době spáchání trestního činu trpí psychózou nebo některým z těžkých duševních onemocnění. Důvody spáchání jsou nepochopitelné, nesrozumitelné, brutální. U tohoto pachatele je problém věrohodnosti, ale neznamená to, že by nebyl schopen podat v konkrétním případě věrohodnou výpověď. Věrohodnost se musí přezkoumat.

4.1 Porucha osobnosti

*K osobnosti se také váží její poruchy. Psychiatři považují **poruchy** emocí a chování za lékařské problémy a člověka s vážnými poruchami emocí a chová za duš. nemocného. Toto pojetí je natolik široké, že kromě neurotických syndromů a těžkých psychóz sem příp. mohou patřit i jakákoli nepřizpůsobenou ve vztahu k soc. okolí či odchylky v motivaci. Na pomezí normality leží sociopatické poruchy osobnosti, projevující se sníženým prožíváním, nedostatkem citů, silnějšími pocity viny, sníženou schopností navazovat trvalé citové vztahy s druhými lidmi, vybočujícími typy vnímání, přílišnou uzavřeností.³¹*

Porucha osobnosti u pachatele dopravních nehod je dána povahou dotyčného člověka. Je agresivní, špatně se ovládá. Projevuje lítost, ale opět se stylizuje do člověka, který se vrátí za volant a s velkou pravděpodobností se může chovat zase stejně. Tyto typy řidičů jsou pro okolí značně nebezpečné. Pokud možno by se na silnici neměli vůbec dostat. Druzí lidé by na sobě měli pracovat, aby se do nebezpečných kolizí nedostávali. Včas by měli rozpoznat, kdy přijde „zkrat“, aby se mu sami vyhnuli. Inteligentnější lidé se spíše uhlídají. Avšak člověk se dostane do zlobného efektu a přestává přemýšlet a poté fungují pouze základní instinkty.

³¹ HARTL, P. *Psychologický slovník*. Nakladatelství Budka, Praha 1994, ISBN 80-90-15 49-0-5, s. 134

Agresivní reakce je spouštěna u živočicha v ústřední nervové soustavě za účelem zachování života. Člověku jsou vlastní tytéž kořeny defenzivní agresivity. Zvíře na rozdíl od člověka pudově rozeznává a reaguje pouze na reálné ohrožení. U lidí zavelí k útoku pouhá představa ohrožení. Za ostrými lokty vystupuje ctižádostivost, prahnutí po moci a převaze.³²

Problémem je, že hranice mezi normalitou osobností a jejím narušením je značně rozmazaná. Poruchou osobnosti se odborně zabývají především psychiatři a kliničtí psychologové. Z policejního a soudního hlediska se odborné posuzování normality uplatňuje především při posuzování sebekontroly a odpovědnosti při zkoumání příčetnosti jedince v trestním řízení a při zkoumání způsobilosti k právním úkonům v souvislosti s občanskoprávním řízením. Přezkoumání normality provádějí soudní znalci v oboru forenzní psychologie a psychiatrie. V praxi se projevuje, že pokud osobnost člověka nápadně vybočuje, vystupuje na úkor celkové vyváženosti projevů. Jedinec se neumí sám o sebe postarat nebo člověk působí a jedná jinak než je běžné, jak se obvykle očekává. Někdy se uvádí i jako jeden ze znaků menší srozumitelnost, vypočítatelnost, horší odhadnutelnost chování.

4.1.1 Agrese

Lidská společnost je již od počátků své existence vystavena negativním vlivům, které jsou způsobeny tendencí některých jedinců či celých skupin chovat se netolerantně až agresivně, a případně také strádá tím, že vlivem souborů různých vnějších nebo též vnitřních stimulů daný subjekt nebo celá skupina lidí změní (někdy zcela náhle) vzor svého chování od tolerantního, snášenlivého až k agresivnímu. Výsledný efekt tendence subjektu agresivitě je ve většině případů negativní.³³

Agresivní chování se často projevuje zlobou, zlomyslností a ničivostí. Agrese bývá většinou vyprovokována reakcí na primitivní jednání s pomyslnou negativní rozšířenou emocí. Agresivního člověka utvrzuje ve správnosti jeho konání. Intenzita agresivních projevů nevylučuje nové nenormality jako drobné poškození mozku, poruchy pozornosti apod. Mezi významné formy agrese patří sadismus. Jeho projevy lze hodnotit jako lidský profil, kde se na předním místě u osoby nachází nadřazenost, přání řídit

³² HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 58

³³ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 50

a působit na jiné lidi a jejich život. Toto vše člověku potom přináší určitou míru jeho sebeuspokojení. Násilné chování se projevuje sklonem jednat náhle ze silného emočního a afektivního popudu, spontánností a napadením. Agresivita se projevuje nepřátelským, dominantním, výhružným chováním.

Projevy agrese se promítají jak do myšlení, tak do neverbálních gest či zjevných známek ničivosti vůči okolí a bohužel mnohokrát i fyzickým útokem na osobu. Socializační vlivy, osobnost člověka a sociální situace mají do značné míry dopad na projevy agrese. Mezi rizikové faktory můžeme zahrnout užívání návykových látek, ale i nezaměstnanost, nízkou vzdělanostní úroveň, mentalitu osoby ve vztahu k lidským hodnotám v životě atd.

Otázka agrese a agresivity či hněvu v dopravní psychologii je specificky vyjádřena v jednání řidičů při dopravní situaci. Důležitost tkví hlavně v rovině agresivního chování v dopravním prostředí z hlediska sociálního, materiálního, zdravotního nebo psychologického. Příčiny rizikového jednání souvisí s možností odhadu budoucích hodnot a řešením úloh v daných podmínkách. Spojitosti s předvídaním mají svůj specifický psychologický cíl a to především v procesu rozpoznávání existence agresivního a rizikového chování člověka, které pramení z faktů o vlastnostech osobnosti a jeho struktuře. Charakteristika osobnosti, znaky hněvu je možné identifikovat v praxi na podkladě poznatků v rámci opakované agresivity a agrese v dopravě. Pojetí agrese je v dopravní psychologii považováno za projev chování a agresivita za osobnostní rys. Při řízení motorového vozidla člověkem projevujícím se agresivně může nést následky spojené s ublížením nejen fyzickým, ale i úmyslnou urážkou či snížením důstojnosti ba dokonce neverbálními prostředky. Veškeré jednání řidiče nemusí být bezprostředně spjato s hněvem, ať jde o přejíždění z pruhu do pruhu mezi ostatními motorovými vozidly, zdvižený ukazováček, troubení, hrozbu rukou. Řidiči mohou uplatňovat soutěživost, sebevědomí, snížené svědomitosti atd. Základem pro znak negativního prožitku, emoce hněvu projevující se jako zatínání pěstí, jenž najednou vznikne s pocity vzteku při provokaci, napětí při frustraci člověka se uskutečňuje v mysli člověka, který dané skutečnosti dopadu nedomýšlí. Proto „hněv za volantem“ patří k dalším projevům jednání i osobnostním rysům řidiče. K dalším sklonům k nepřátelským impulzům jak navenek ublížit jiné osobě, je nepřátelství. Nepřátelství lze považovat za osobnostní vystižení rysů člověka, pro něž je specifické prožívání zlosti, pohrdání, hněvu. Pojímá v sobě celou škálu postojů,

které mohou vést až mstivému, agresivnímu chování řidiče v dopravním prostředí vůči lidem.

Za nejzávažnější z hlediska případného narušení bezpečnosti a spolehlivosti řízení vozidla se jeví:

- skupiny řidičů, u kterých se tendence k agresivnímu způsobu řízení vozidla projevují od samého začátku jízdy;
- skupiny řidičů, u kterých ke konverzi ve vzoru chování od racionálního a tolerantního k neracionálnímu až agresivnímu projevu dochází za jízdy náhle, neočekávaně a často z téměř malicherných příčin.³⁴

Vedle těchto osobnostních popisů můžeme uvést i vztah související s impulzivností, projevující se souhrnnou činností k nebezpečné jízdě a projevům jednání, u nichž stoupá pravděpodobnost nehody a závažnost jejich dopadů jako je řízení motorového vozidla pod vlivem drog nebo alkoholu, jízda bez bezpečnostních pásů apod. Nedostatek při zpracování nepředvídatelných informací je spojen s agresí i s rolí sebevědomí, které může zasahovat do dopravního prostředí. Většinou se to týká mladých lidí provozujících agresivní jízdu. Vozidlo se stává jejich totožností, respektive to označuje sociální hodnota člověka a jeho schopnosti vážit si sami sebe. Rovněž narcistické a agresivní chování řidičů se projevuje na základě pomalé jízdy.

Další rolí osobnostních vlastností při řízení je nápadná až extrémní citová proměnlivá nevyrovnanost, potažmo snadné střídání i protikladných emocí a projevů. Toto se projevuje agresivním chováním člověka za volantem, zvláště při jízdě druhého řidiče těsně za vozidlem. Se značnou mírou dopravní agresivity souvisí i soutěživost (agresivní muži řidiči) a netrpělivost (typická zvláště pro ženy). Samozřejmě lze říci, že obě pohlaví mají tendenci k rizikovému chování za volantem s agresivními prvky. Také svědomitost je spojená s riskantní a agresivní jízdou v negativním směru. Poněvadž svědomití řidiči za volantem mají sklon se nevyhýbat porušování silničních pravidel a jsou k druhým řidičům více taktní a tolerantní. Vedle svědomitosti je potřeba se učit a věnovat pozornost všem výstrahám a informacím v souvislosti s riskantním a agresivním chováním řidiče za volantem. Rovněž různé zdravotní pohnutky jednání jsou propojeny a vedou k neopatrné a nepozorné jízdě.

³⁴ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 51

Je to jev, který lze rovněž nazvat „dočasné pominutí smyslů za volantem“. Řidič sedne za volant a stává se z něj sobec, nebezpečný psychopat. Z různých pohledů některé řidiče nebezpečně předjíždí a před některá jedoucí motorové vozidlo se na poslední chvíli vtlačí. Někdy se také připojí těsně před jedoucí vozidlo a vztekle bliká, aby se motorové vozidlo uhnulo, i když nemá kam. Takových dopravních situací je mnoho. Pocit rozhořčení a hněvu je najednou součástí určitého konfliktu. S konkurentem (soupeřem) se nevidíme z očí do očí a za volantem silného vozidla si představíme obtloustlého arogantního zbohatlíka a přitom to může být muž vezoucí manželku do porodnice. Všechno může hrát velkou roli.

*Je sice zřejmé, že na tyto sklony má vliv pohlaví, věk, zkušenost a celková úroveň vzdělání jednotlivce, nelze mezi ně však klást úměrnost. Obecně by bylo žádoucí, kdyby každý řidič věděl, jak na takové rušivé vlivy reaguje a jak je schopen či neschopen jim čelit. To by mělo být součástí jeho výcviku již v autoškole, zatím se tak však téměř nikde neděje.*³⁵

Problematika u řidičů vozidel s agresivním chováním a jednáním je zcela mimořádně aktuální a riziková. Lze ji členit do skupin dle jejich závažnosti. Podstatná je frekvence jejich výskytu a situací, které výrazně ovlivňují rozsah ekonomických a sociálních ztrát. Eliminace agresivních řidičů může být rozeznána v běžném provozu mezi účastníky v dopravě dle vozidel na rizikové situace (**viz příloha 3**).

*Lze konstatovat, že se potvrdil předpoklad o souvislosti mezi třídou vozidla (respektive jeho výkonem) a počtem zaznamenaných incidentů. Vezmeme-li v úvahu poměr registrovaných vozidel v ČR počet námi zaznamenaných incidentů, jsou na špičce tohoto poměru vozidla luxusních, sportovních a silných značek, zejména pak Audi, Volvo, BMW a Mercedes. Obdobná situace je ve spektru vozidel Škoda, který jsou v ČR zastoupena 40% všech registrovaných vozidel, kde vedou čelo incidentů vozy Škoda Superb a Škoda Octavia.*³⁶

4.1.2 Agresivita řidičů jako pachatelů dopravních nehod

Dnes je potřeba včas rozeznat řidiče s rizikovým chováním, který ohrožuje a má velký vliv na plynulost dopravního proudu v konkrétních úsecích. Mnoho řidičů si roz-

³⁵ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 51

³⁶ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 58

sah nebezpečí dopravních nehod vůbec neuvědomuje. Obrana před těmito řidiči, jež ohrožují bezpečnost ostatních a jsou zdrojem konfliktů a nehod, vyžaduje značnou intuici a znalosti. Při dopravní nehodě, kdy byla přivolána Policie ČR s tzv. ohlašovací povinností, vzniká v případě, že došlo ke zranění osob, nebo poškození třetí osoby. Skutečné roční množství a podíl nehod vzniklých nedodržením vzdálenosti respektive pojistných událostí evidují pouze pojišťovny, ty samozřejmě vycházejí z pojištění odpovědnosti provozu motorového vozidla.

Rok hlášení pojišťovně (ČKP)	Počet hlášených škodných událostí z povinného ručení	Rok hlášení PČR	Počet hlášených a šetřených DN	Rozdíl v počtech událostí evidovaných (PČR / ČKP)
2000	221 870	2000	211 516	- 10 354
2001	287 236	2001	185 664	- 101 572
2002	297 715	2002	190 718	- 106 997
2003	279 192	2003	195 851	- 83 341
2004	273 490	2004	196 484	- 77 006
2005	279 831	2005	199 262	- 80 569
2006	289 828	2006	187 965	- 101 863
2007	286 290	2007	182 736	- 103 554
2008	282 758	2008	160 376	- 122 382
2009	284 679	2009	74 815	- 209 864
2010	288 969	2010	75 522	- 213 447
2011	264 322	2011	75 137	- 189 185
2012	258 586	2012	81404	- 177 182

„Dodržování vzájemné bezpečné vzdálenosti mezi vozidly na pozemních komunikacích je jedním z hlavních pravidel silničního provozu, které v České republice stanovuje zákon č. 361/2000 Sb., ve kterém je, že v §19 odst. 1 uvedeno, že: „Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“³⁷

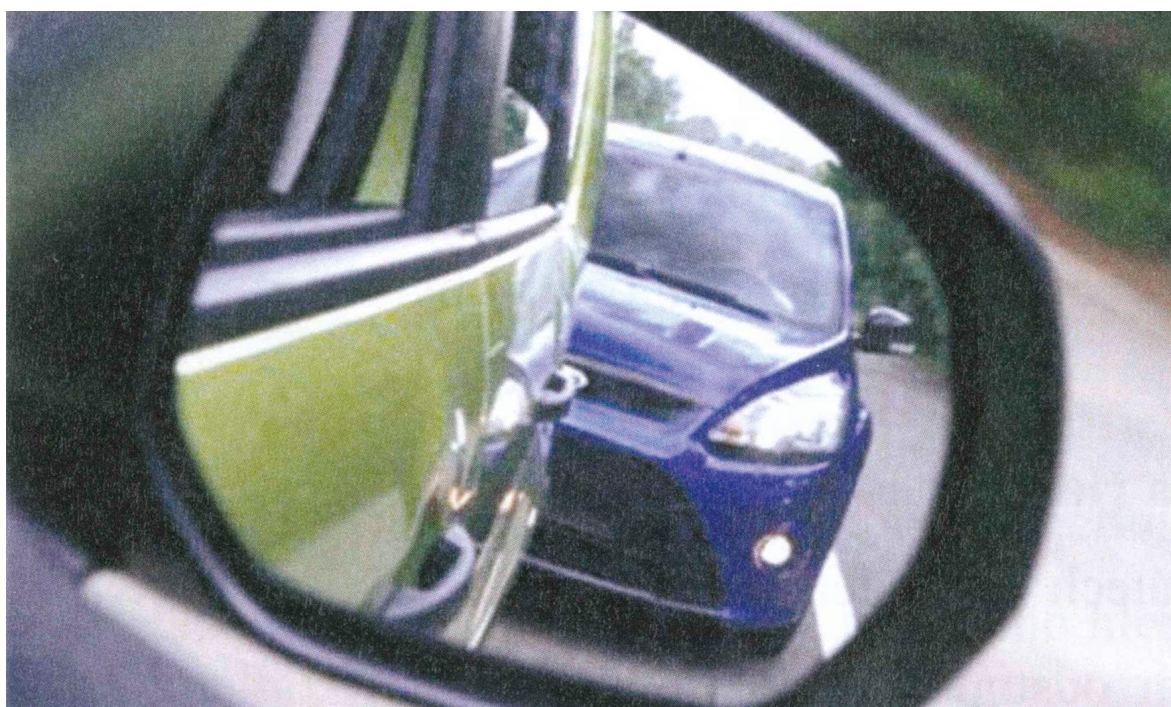
Každodenně se řidiči dostanou na českých silnicích i dálnicích do dopravní kolony před úsek výhradně s dopravním omezením. Již v cizích státech byl pro danou otázku problematiky aplikován pojem tailgating. Tento pojem značí způsob, při němž dochází k porušení bezpečné vzdálenosti. Jelikož v uvedeném případě se na jednom pólu nachází

³⁷ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 118

agresor a na druhém pólu oběť tailgatingu. Nicméně je nutno brát v potaz, že někteří řidiči si tento způsob rizikového chování zapříčiní sami. Většinou se jedná o řidiče motorového vozidla, kteří svou pomalou jízdou omezují provoz na silnicích vyšší třídy. Tailgating se dělí na více způsobů jednání a projevů.

• **Nevědomý tailgating:** řidič si neuvědomuje, že nedodrží bezpečnou vzdálenost. Není si vědom jakéhokoliv nebezpečí a následků, které mohou vzniknout. Může se to stát řidičům na delších trasách při únavě, kteří řídí na tzv. „auto pilota“.

• **Agresivní tailgating:** Agresivní řidič jedná tak a používá své vozidlo za účelem zastrašení oběti. Jedná se o největší formu agrese, které se v zahraničí přiřazuje pojem „road rage“ (v překl. Silniční běsnění). Toto chování se již může spojit s veřejným ohrožováním.



• **Netrpělivý tailgating:** netrpělivý řidič se chce jednoduše dostat před pomaleji jedoucí vozidlo. Pokud oběť umožní předjetí, agresor svého chování nechá a provede předjíždějící manévr. V případě neumožnění předjetí je velmi pravděpodobné, že se z netrpělivého tailgatingu stane tailgating agresivní.

• **Krátkodobý tailgating:** Krátkodobý tailgating je obvykle vyvolán řidiči nákladních vozidel, kteří se snaží těžce získanou rychlost svého vozidla pokud možno zachovat v situacích, kdy dopravní proud před nimi začne snižovat svou rychlost. Jak-

mile se rychlost dopravního proudu obnoví, agresor opět pojedje v bezpečné vzdálenosti za vpředu jedoucím vozidlem.

*• **Záměrný talgating:** V tomto případě je agresor zkušeným řidičem, který se připraví svou pozici s cílem realizovat předjíždějící manévr. V zahraničí je následující praktika přímo ve výukových osnovách nejpokročilejších kurzů jízdy a výuce řidičů policejních složek. Z hlediska bezpečnosti je předjíždějící manévr velmi riskantní záležitostí, tzn. čím kratší vzdálenost, kterou předjíždějící vozidlo při manévru ujede, tím je manévr bezpečnější.³⁸*

³⁸ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 122

5. Osobnost řidiče

Pokud bychom vyvíjeli snahu zvýšit bezpečnost v silniční dopravě musíme si uvědomit, že zde hraje důležitou roli samotná osobnost řidiče. Ustanovit, které z lidských vzorců chování jsou odpovědné za rizikové psychologické znaky, chování řidiče za dopravní nehody, je velmi problematické, protože u dopravních nehod může někdy velkou roli hrát otázka náhody.

V osobnosti konfliktního řidiče se nachází v podstatě nevyrovnaná struktura člověka, emociální nestabilita a nepředvídatelnost, špatná adaptace, snížená sebekontrola, komplex méněcennosti a nízká odolnost k stresové zátěži. Tudíž pro každého řidiče stojí v popředí odpovědnost. Je to prvotní činitel, bez kterého nemůže vzniknout žádná dopravní nehoda. Naplnění činnosti (řízení) v roli řidiče je pro některé jedince mnohdy velké těžiště problému. Nastupují mnohem větší nároky, obzvláště pro profesionální řidiče. Vyrovňovat se s velkým množstvím informací, které je potřeba v daném momentě ihned vyhodnotit v poměrně krátké chvíli při záplavě různých podnětů za každého počasí, v noci i ve dne, striktně danými podmínkami, žádá obzvláště velkou odpovědnost.

Za primární jádro věci dopravních nehod pachatelů trestného činu v silniční dopravě se pokládá zdravotní a duševní způsobilost a okamžitý fyzický a psychický stav. Duševní pochody mají také značný význam v úrovni pozornosti, bystrosti, mentální schopnosti, koncentrace, koordinace mravního chování vůči ostatním, sensorické a sociální vlastnosti vyjádřené s rozmyslem k dalším účastníkům silničního provozu. Každá činnost pachatelů dopravních nehod se zrcadlí jak ve zdravotním stavu, tak v osobnostních znacích, schopnostech, praxi, vědomostech, zkušenostech a morálních hodnotách, dokonce i v principech a normách, které jsou důležité pro morální jednání. Například zdravotní stav je dán také kvalitou zraku. Obezřetní by měli být zejména řidiči diabetici a motorista penzista, neboť musí čelit horší adaptaci oka změnou ze světla do tmy, za šera nebo oslnění. Z osobnostních rysů jedince je třeba správně a ihned zpracovat a vyhodnotit rizikovou situaci v silničním provozu a mít neustále v mysli emoční stálost a sebeovládání. Ve schopnostech dominuje intenzita soustředění, dobře rozhodovat a bystře reagovat. Zvláště důležitá je koordinace vědomého ovládní pohybového ústrojí. V oblasti zkušenosti v dopravním provozu je třeba s určitostí rozlišovat zásadní a méně podstatné podněty a dodržovat hlavně všeobecně závazná pravidla a předpisy

silničního provozu na pozemních komunikacích. Pro řidiče motorového vozidla je kladena důležitá specifická jako uměřenost, sebeovládání, respektování právních, společenských a morálních norem, spolehlivost, ohleduplnost, svědomitost, odpovědnost aj. Jestliže chybí nebo je narušen jeden nebo více z těchto činitelů, dochází k vážnému selhání jedince v silničním provozu a k náhlému ohrožení dopravní situace, jejímiž součástmi jsou i složky dopravního systému jako je např. prostředí, pozemní komunikace, dopravní podmínky, dopravní předpisy, značení, závadné motorové vozidlo atd.

5.1 Temperamentové vlastnosti

„To je choleric!“ Nálepka pro řidiče prchlivého, vznětlivého a podrážděného. Flegmatikem je naopak označován motorista vyrovnanější, kterého nic nerozhází a dokáže jezdit s chladnou hlavou. U kolébky typologie temperamentu stáli antičtí lékaři Galenos a Hippokrates. Dodnes se dělí osobnostní inklinace na sangvinistickou, cholericou, flegmatickou a melancholickou.³⁹

U sangviniků je jejich citový vzruch povrchní a nestálý, bez dlouholetých dopadů. I když je sangvinik na jedné straně adaptabilní, pohodový, s komunikačními dovednostmi, emočně a sociálně rozumný a společenský, na druhé straně je bohužel i bezstarostný. Flegmatik je solidní, s dobrým sebeovládáním, ale i pasivní málo přizpůsobivý, někdy až lhostejný. Choleric se silně vzruší, má sklon k impulzivnosti, vznětlivosti, které však dlouho přetrvávají s nedostatkem sebekontroly. Melancholik je uzavřený, citlivější, s emocemi směřujícími k depresím a zármutku.

Emoční nestálost a rovnováha tvoří reakci na určitý citově založený impuls. Jelikož melancholik a choleric mají potíže v procesu hlubšího prožívání, inklinují nejvíce k náladovosti, přecitlivělosti, k pocitům méněcennosti a úzkosti. Na rozdíl od emoční kolísavosti je emoční rovnováha výrazná v mírnějších projevech na emocionální podněty, respektive v zatížení dochází k rychlejší obnově psychické stability.

Při popisu osobnosti ve zručnosti při řízení motorového vozidla se jen někdy setkáváme se skutečným introvertem nebo poctivým extrovertem. Introverti se spíše věnují vnitřním impulsům vnějším, neboť jsou zahleděni do sebe, méně se přizpůsobují, jsou nedůvěřiví a více přemýšliví. Na druhé straně extrovert si uplatňuje svůj názor v dopravním provozu, zvláště při jízdě v závodní sféře pociťují neustálou obměnu a na-

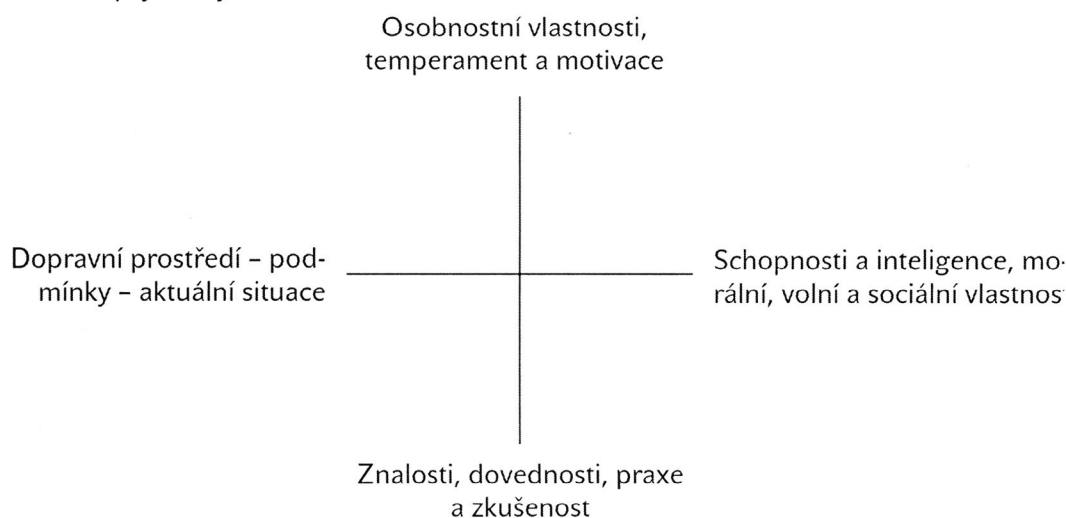
³⁹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 17 – 18

pětí. Extrovert je optimističtější, společenský, má rád lidi, adrenalin a vnější život.

Hodnotit údajné dopravní vystupování pouze z typologie osobnosti by bylo závažným omylem. Lidské jednání a chování prosazující se vlohami, schopnostmi a motivy člověka ovlivňuje i temperament v souvislosti s povahovými vlastnostmi a vycházející rovněž z předpokladů podmíněných situací.

Obrázek 1 – Zjednodušené schéma provázanosti zdravotního a psychického stavu, dílčích komponent v interakci s dopravním prostředím, podmínkami a aktuální dopravní situací

Zdravotní a psychický stav



5.1.1 Bezhlaví řidiči

V některých situacích i řidiči s nadprůměrnou inteligencí ztrácejí hlavu, jelikož trpí nízkou tolerancí k zátěži. Za určitých okolností reagují přesně, rychle a správně. Avšak v okamžiku překvapení zmatkují. V myšlení reagují flexibilně, ale skutečnost je taková, že mysl je nastavená úplně na druhé činnosti.

I řidiči s povahou hráčů velice rádi riskují. Nikoli s racionálním rozmyslem, ale povrchně, s postojem k exhibicionismu. Bohužel v okamžiku nebezpečné situace, které řidiči sami vytvořili, jim vše přinese radost stejně jako vyznavačům exhibicionismu. Mnohokrát způsobí následky pro sebe i ostatní účastníky silničního provozu. Také řidič s komplexem méněcennosti není schopen rozumově své pohnutky krotit. Neustále se srovnává s druhými řidiči, a proto osobní nedostatky kompenzuje ohrožováním ostatních. Tehdy se pak cítí povýšen. Nepřihlíží ke svým skutečným schopnostem a poté nesčetněkrát taková jízda končí dopravní nehodou. Častá nehodovost souvisí se struk-

turou osobností, nevhodnou pro řízení motorového vozidla. Nejvíce se stává alarmující skutečnost v dopravním provozu, když je kombinace souběhu špatných vlastností a nedostatek schopností. U opakovaných havarujících řidičů se častokrát nápadně tedy objevuje impulsivnost, nepřizpůsobivost, nesvědomitost, neopatrnost, náladovost, nezodpovědnost, postoj k odmítání formálních i neformálních norem atd. Za velice rizikové chování, které je nebezpečné lze označit řidiče řídící motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, drog a zvláště ti, kteří nápadně překračují rychlost v obci či mimo. Rovněž nebezpečně jezdící motoristé, neužívají při řízení zpětné zrcátko, nepředvídají, nesprávně vyhodnocují situace, špatně registrují změny v silničním provozu, nesprávně se rozhodují a nevhodně reagují. Ocitají se v situaci skoro – havárie. Subjektivní odhad rizika mají dosti zkreslený.

Bezmála 8500 nehod (4,5% z celkového počtu nehod) zavini v roce 2004 v ČR motoristé ovlivnění alkoholem. Celkem 59 osob přišlo o život a 3764 se těžce zranilo (PP ČR 2005). Lékaři přirovnávají alkohol k nervovému jedu. Zákeřnost alkoholu pro řidiče spočívá v jeho účincích na nejjemnější mozkové funkce. Už dva půllitry desetistupňového piva zeslabí psychickou výkonnost člověka o třetinu, aniž by si toho byl vědom.⁴⁰

Pivo	Muž o váze 75 kg	Žena o váze 60 kg
0,5 litru 10stupňového piva	1 hod. 43 min.	2 hod. 32 min.
0,5 litru 12stupňového piva	2 hod. 03 min.	3 hod. 01 min.
1 litr 12stupňového piva	4 hod. 07 min.	6 hod. 02 min.
2 litry 12stupňového piva	8 hod. 13 min.	12 hod. 05 min.
3 litry 12stupňového piva	12 hod. 18 min.	18 hod. 07 min.
Množství alkoholu do 0,3 promile zvyšuje riziko nehody		1krát
Množství alkoholu 0,3–0,99 promile zvyšuje riziko nehody		7krát
Množství alkoholu 1,0–1,49 promile zvyšuje riziko nehody		31krát
Množství alkoholu 1,5 a více promile zvyšuje riziko nehody		128krát

Výhled dopravních nehod u lidí s alkoholem se objevuje často než u řidičů nealkoholických. Mnohdy některé osoby ani neví, že hladina alkoholu v krvi při jejich způsobu řízení škodí. Neuvědomují si, že hůře reagují, nevnímají, těžko rozeznávají ostatní účastníky na silnici, nehodnotí, mají špatnou koncentraci a dostávají do kolize s dopravními podmínkami i situacemi. Požití alkoholu při jízdě rovněž utlumí zrakové sledování v přímém směru a při náhlém zkratkovitém jednání u motoristů nastane „okno“, přičemž zrychlí a mohou usmrtit sebe i ostatní. **(viz příloha 4)**

⁴⁰ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 92

Problematikou bezpečnosti silničního provozu se zabývá kromě Policie PČR i BESIP, který zajišťuje veřejné akce založené na osobní komunikaci různých skupin účastníků dopravního provozu s důrazem na aktuální témata v této oblasti. Hlavním cílem BESIPU je působit a ovlivnit jednání a chování cílových skupin návštěvníků akcí se záměrem snížit počet dopravních nehod v souladu s jejich následky.

Pro provádění činností v oblasti bezpečnosti silničního provozu si skupina účastníků s odborně proškoleným personálem BESIPU mohou zkusit např. opilecké brýle („Alkobrylé“) pro vnější motivaci stavu po požití alkoholu, posléze mohou mít zážitek při dopravní nehodě s převrácením motorového vozidla a o účinnosti zádržných systémů (bezpečnostních pásů), testy z pravidel silničního provozu atd. (**viz příloha 5**)

5.1.2 Typologie problémového řidiče

Agresivitu v dopravě pokládáme za druh násilí, jehož oběti se stávají účastníci silničního provozu. Jde o poruchu vyskytující se u osob všech sociálních vrstev a bez ohledu na stupeň rozumových schopností a vzdělávání. Tak např. nezdrženlivý psychopat není schopen zvládnout hostilní impulzy navzdory nadprůměrné inteligenci.⁴¹

Problémového agresivního řidiče poznáme velice rychle, neboť řidič v hustém provozu přejíždí z jednoho pruhu do druhého, pozornosti se dožaduje troubením nebo blikáním a převážně auta před sebou dojíždí „natěsno“, nedodrжуje bezpečnou vzdálenost za vozidlem. Proto největším nepřítelem agresivity řidiče je ztráta anonymity. Rovněž z toho vyplývá, že významný efekt mají i kamery. Omezená rychlost ve známých úsecích, kde měří kamery, dodrжуjí i všední nespolehliví řidiči. Na první sadu kamer řidiči zpomalí a na druhé sadě kamer vystartují a zrychlí jako by byly na automobilových závodech.

Právě agresivním problémovým chováním řidičů na silnicích bývají nejčastější případy v porušování pravidel. Jako je překročená rychlost, kličkování tj. přejíždění v jízdnicích pruzích, problikávání a nebezpečné předjíždění. Zvláště rychlost způsobuje značné procento nehod na silnicích, které policie lehce změří. Ačkoliv třeba únava se nepostihuje, přestože patří mezi nečetnější a nejnebezpečnější vlivy na řízení. V podstatě je to balancování mezi životem a smrtí. Velký problém je v tom, že vysoká rychlost nebo alkohol se naměří a prokáže se jako například u přestupku telefonování mobilem

⁴¹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 58

za jízdy. Ačkoliv nejsou tak rizikové, jak se soudí u soudu. U telefonování méně, poně-
vadž drží mobil v ruce a nesoustředí se na řízení motorového vozidla. Na rozdíl od nich
potlačovaná agresivita nebo únava měřit nelze. A než dojde k určité nepříjemné události,
tak ani postihnout měřením nejde. Proto agresivita za volantem někdy končí i tragickou
nehodou či násilím.

*Dle mého musí vedení policie působit na zákonodárce v otázce požadované nove-
lizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a přitom prosadit
přijetí opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve vztahu k lidskému faktoru
navrhovaných již dlouhou dobu. Mezi uvedená opatření lze zařadit:*

- *Řidičský průkaz na zkoušku*
- *Řízení v doprovodu*
- *Kurzy problémového řidiče*
- *Zprísňení podmínek pro získávání řidičského oprávnění⁴²*

Nesčetněkrát tyto nepříjemné příhody skončí strkanicemi, slovním nařknutím, fac-
kami a incidenty. Většinou se nehlásí a neregistrují na policii, takže se v žádných sta-
tistikách nenajdou. Jelikož psychopatů při řízení motorového vozidla není tolik. Mnozí
z nich jsou natočení na kamerách a policisté je opakovaně evidují jako důkazní materiál.
Skupina psychopatů lze na krátkou chvíli vymýtít ze silnice díky bodového systému.
Většinou vybodovaných řidičů se dopustí bezvýznamné věci, než že by byly perma-
nentními nebezpečnými řidiči silnic. Je velice důležité, zda při navrácení řidičského
průkazu, vypátrá psycholog.

Řidiči si po roce musí sami najít akreditovaného psychologa. Řidič absolvuje vy-
šetření, přičemž psycholog vidí v kartě řidiče celou minulost páchání, za kterou mu
byly body magistrátem přičteny. Poté následuje důsledný osobní rozhovor například, jak
hodnotí svůj styl jízdy, co si myslí o ostatních řidičích atd. Vyšetření má objektivní část
a tou tvoří i vyplňování speciálních standardizovaných dotazníků a testy na speciálním
zařízení. Měří se rychlost reakce, schopnost soustředění, odolnost vůči psychické zátěži
apod., ze kterého vyjde charakteristika řidiče.

⁴² KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*.
Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 93

Hierarchické úrovně chování řidiče (Hatakka et al, 2002)

Hierarchické úrovně	Relevantní obsahy		
	Vědomosti a schopnosti	Faktory zvyšující riziko	Sebehodnocení
Životní cíle a schopnosti pro život (všeobecně)	Vědomosti/kontrola ohledně toho, jak životní cíle a osobní tendence ovlivňují chování při řízení vozidla <ul style="list-style-type: none"> ■ životní styl a jeho okolnosti ■ skupinové normy ■ motivy ■ sebekontrola ■ osobní žebříček hodnot 	Tendence riskovat <ul style="list-style-type: none"> ■ akceptance rizika ■ posilování pocitu vlastní hodnoty a sebevědomí ■ touha po senzacích ■ podléhání sociálnímu tlaku ■ požívání alkoholu a drog ■ hodnoty a postoje vůči společnosti, atd. 	Sebehodnocení/povědomí o <ul style="list-style-type: none"> ■ osobních schopnostech kontroly impulsů ■ tendencích riskovat ■ motivech kontraproduktivních pro bezpečnost, atd.
Záměry a sociální kontext (ve vztahu k jízdě)	Vědomosti a schopnosti ohledně <ul style="list-style-type: none"> ■ nutnosti jezdit ■ souvislostí mezi kvalitou určité jízdy a <ul style="list-style-type: none"> ■ účelem jízdy ■ plánováním trasy ■ sociálními tlaky v autě 	Rizika spojená se <ul style="list-style-type: none"> ■ stavem řidiče (nálada, obsah alkoholu v krvi, atd.) ■ prostředím, v němž se jízda odehrává (venkovské, městské) ■ sociálními okolnostmi a společností ■ zvláštní motivy (soutěžení) 	Sebehodnocení/povědomí o <ul style="list-style-type: none"> ■ osobních schopnostech plánovat ■ typických záměrech používání vozidla ■ typických motivech při jízdě riskovat
Zvládání dopravních situací	Vědomosti a schopnosti ohledně <ul style="list-style-type: none"> ■ pravidel silničního provozu ■ vnímání/respektování dopravních značek a signálů ■ přizpůsobení rychlosti ■ odstupu od ostatních účastníků silničního provozu / bezpečnostních aspektech 	Riziko způsobené <ul style="list-style-type: none"> ■ falešnými očekáváními ■ způsobem jízdy, který riziko zvyšuje (např. agresivním) ■ nedostatečným přizpůsobením rychlosti ■ „slabými“ účastníky silničního provozu ■ nerespektováním předpisů / nevyzpytatelným chováním ■ informačním přetížením 	Sebehodnocení/povědomí o <ul style="list-style-type: none"> ■ silných a slabých stránkách vlastních řídičských schopností v určitých dopravních situacích ■ osobním stylu jízdy ■ osobních přírůstcích bezpečnosti jízdy ■ silných a slabých stránkách v nebezpečných situacích
Ovládání vozidla	Vědomosti a schopnosti ohledně <ul style="list-style-type: none"> ■ kontroly směru a polohy ■ přilnavosti pneumatik a adheze ■ vlastností vozidla ■ fyzikálních zákonitostí 	Riziko spojené s <ul style="list-style-type: none"> ■ nedostatečnými automa- tismy / schopnostmi ■ nedostatečným přizpůsobením rychlosti ■ obtížnými podmínkami (kluzká vozovka atd.) 	Povědomí o <ul style="list-style-type: none"> ■ silných a slabých stránkách elementárních schopností řídit vozidlo ■ silných a slabých stránkách ve schopnostech zvládání nebezpečných situací

5.1.3 Převýchova bodováním

Nehodovost řidičů na našich pozemních komunikacích v dopravním prostředí se mnohonásobně zvýšila. Policie se nesčetněkrát snažila vše vyřešit prostřednictvím platných zákonů a ustanovení, bohužel v minulosti se pravidla silničního provozu řidiči částečně přestali dodržovat. Vlivem těchto skutečností vstoupil v platnost tzv. Bodový systém.

Bodová klasifikace řidičů slouží ke sledování opakovaného páchaní přestupků a trestných činů. Bodový systém pokládáme za možnost snížit množství a tudíž i následky dopravních nehod v České republice. Tento systém není ovšem pouze výhradním opatřením, je součástí celého systému založeného na zásahu do specifického procesu v oblasti lidského faktoru, dopravního prostředí, vozidla a to s cílem ovlivnit jej. Důležitým úkolem bodového systému je přimět řidiče neporušovat zákon, potažmo pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích. Lidé za volantem jsou pro své okolí nebezpeční, a proto je i zde riziko vyloučení řidiče z bodového systému a to za opakované páchaní závažných dopravních přestupků. Bodové hodnocení bychom neměli řadit k systémům, které řidiči pouze odebírá řidičské oprávnění. Jeho efektivním účelem je hlavně výchovné působení na lidi za volantem, kdy si při získávání bodů uvědomují jakého přestupku nebo trestného činu se dopustili a byli pak při následné jízdě jako řidiči opatrnější. Řidič motorového vozidla za spáchání striktně daného specifického přestupku dostane nejen pokutu, ale jsou mu Magistrátem přiděleny tzv. trestné body. Trestné body jsou evidovány v obcích s rozšířenou působností. Jestliže řidič získá 12 bodů, tedy nejvyšší možný počet, pak přijde o řidičské oprávnění na dobu jednoho roku. Pokud uplynula lhůta jednoho roku odebrání řidičského oprávnění a řidič chce opět získat řidičský průkaz, musí opět složit zkoušky a psychologické testy. Po uplynutí jednoho roku se trestné body po odebrání vracejí v nejvýše možném počtu čtyř bodů za uplynulou dobu dvanácti měsíců. Počet bodů nemůže být nikdy záporný, bodové konto má vždycky nulový počet bodů.

Hrozba odebrání řidičského průkazu a představa, že při jeho opětovném získávání musí uchazeč úspěšně projít psychologickým vyšetřením, mají nezpochybnitelný preventivní význam. Řidič se sociopatickými rysy nebo nedostatečnými schopnostmi za volantem se právem obává psychologické prověrky u zkušeného praktika.⁴³

Rozdělení krajů podle nehodovosti v letech 2000 – 2012 můžeme nalézt v **příloze 6**.

⁴³ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 185

Obecně platí, že ženy jsou za volantem opatrnější než muži. Ženy nejsou tak soustředivé jako muži a nemají potřebu stavět na odív své řidičské schopnosti nebo kvalitu a rychlost svého auta. Mužů za volantem je zároveň na silnicích více než řidiček žen.

Psychologická účinnost bodovacího systému vzrůstá s tím, jak se s bodovým systémem veřejnost seznamuje, zlepšuje se důslednými a opakovanými dopravně-bezpečnostními kontrolami (nejen typu Kryštof), přesným hodnocením provinění s možností po nejméně ročním bezúhonném provozu vymazat body za určitý druh přestupků, kladným hodnocením zejména řidičů z povolání, kteří dosáhli v určitém časově omezeném období čistého bodového rejstříku. Žádost o vrácení odebraného průkazu je potřeba vždy podmiňovat lékařským vyšetřením spojeným s vyšetřením psychodiagnostickým, který si uhradí žadatel, a na základě výsledků vyšetření lze optimalizovat dopravní způsobilost např. psychoterapií, psychotréinkem, výukou dovedností a prohloubením znalostí z provozu.⁴⁴

V pojetí moderní doby je hlavním rysem také hustota provozu ve městech, neohleduplnost řidičů k ostatním účastníkům silničního provozu a stále se tak zvyšuje riziko páchání dopravních přestupků a trestných činů.

Myslím si, že menší změny týkající se především v počtu bodů, který každý řidič má, by bylo pro bezpečnost silnic velice přínosné, kdyby tresty za porušování dopravních předpisů byly přísnější. Naše silnice jsou jedny z nejnebezpečnějších v Evropě. Je to způsobeno mnoha faktory jako např. nárůstem dopravy, dovozem ojetých rychlých automobilů, zhoršení kázně řidičů, nekvalitní výchovou mladých řidičů v autoškolách atd.

⁴⁴ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 186

6. Zkoumání osobnosti účastníků dopravního provozu v dopravním systému

6.1 Dopravní systém

V současné době silniční doprava objasňuje rozpor mezi lidskými možnostmi a relevantní technikou. Motorová vozidla se výrazně inovují, přibývají úseky silnic a dálnic, nerovnoměrně narůstá hustota provozu. Požadavky na zručnost řidiče se neustále zvyšují. Řidič se nachází v zátěži informací a musí uvést do rovnováhy příval podnětů za každého počasí, pracovat ve dne v noci, vyrovnat se s nepravidelností jízdního režimu, vysokou pravděpodobností nebezpečných podmínek apod.

Dopravní systém utvářejí následující složky:

1. **Člověk** – zaujímá v systému řídicí funkci a jeho činnost spočívá v příjmu a zpracování informací, rozhodování a reagování a je podložena komplexní a situační kapacitou;
2. **Dopravní prostředek** – vozidlo, konstrukce, technická úroveň, aktivní a pasivní bezpečnost;
3. **Dopravní prostředí** – přírodní (podmínky) a uměle vytvořená dopravně technická opatření;
4. **Dopravní cesta** – charakter (úroveň) dopravně technických opatření;
5. **Dopravní sociální struktura** – četnost účastníků, dopravního chování, sociální role.⁴⁵

Hlavní roli v dopravním systému vždy hraje motorista jedoucí v hustém provozu či mimo obce za daných klimatických podmínek s technicky kvalitním nebo méně výkonným vozidlem po cestě s odpovídajícím značením a plynulou bezpečností v silničním provozu. V dopravním systému, člověk nese odpovědnost za sebe i za ostatní účastníky dopravního provozu. Kterákoli role v souvislosti se specifickou činností řízení vozidla vyžaduje pozornost odpovědného naplnění osobnosti člověka pojímající v první řadě zdravotní způsobilost a psychický stav.

Komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří:

- *zdravotní (biologický, psychofyzilogický a senzorický) stav;*
- *osobnostní vlastnosti;*

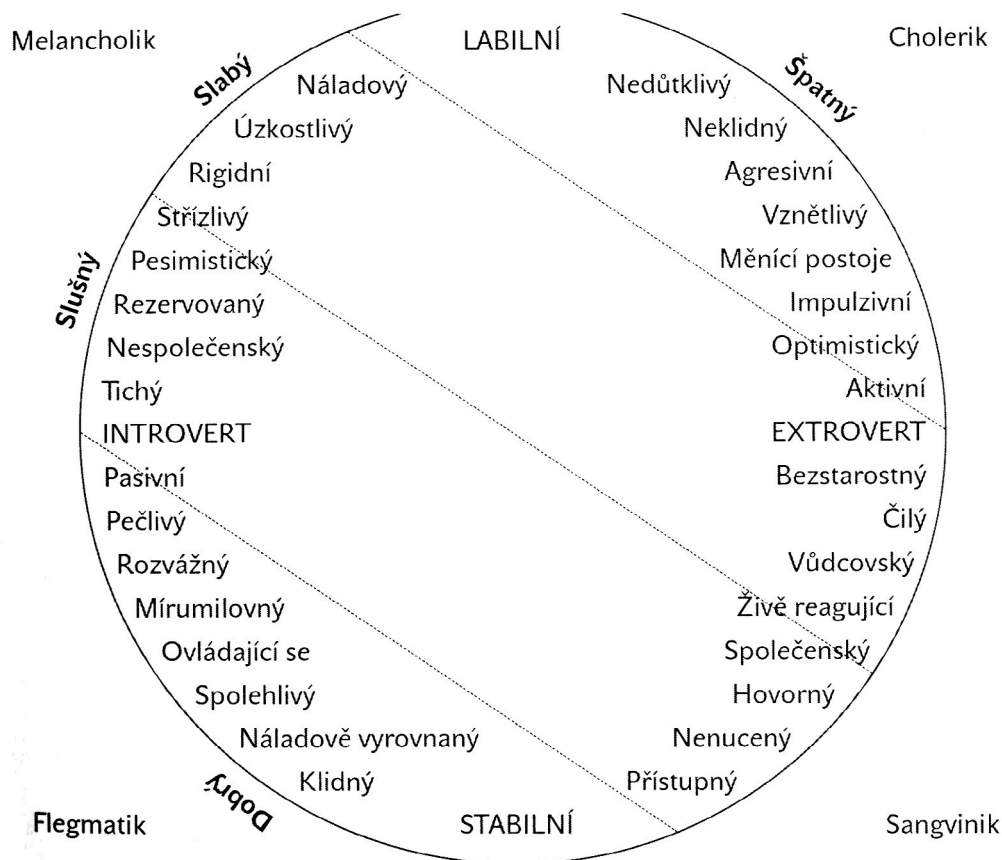
⁴⁵ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 14

- *schopnosti;*
- *dovednosti;*
- *znalosti a zkušenosti;*
- *morální vlastnosti.*⁴⁶

Výčet těchto složek obsahuje specifické prvky a odráží požadavek na způsobilost řízení motoristy, v rekapitulaci tvoří dopravní charakter. Zvláště po zdravotní stránce je potřeba specifického vidění - zrak patří k nejzatíženějším smyslovým orgánům. Z osobnostních znaků převažuje přizpůsobivost bez emocí, která je vpravena do změněných dopravních okolností a situací se stálým sebeovládáním. Ve schopnostech řidiče při řízení motorového vozidla sehrává také významnou roli pozornost. Soustředit psychiku na předmět, situaci a děj značí u řidiče schopnost správně vnímat, klasifikovat, určovat a reagovat na proměnlivé dopravní prostředí a vykonávat jeho nároky. V dovednostech je nejdůležitější koordinace vědomého ovládní pohybového ústrojí, neboť „hlava velí rukám a nohám“. Znalosti a zkušenosti dávají řidiči možnost rozlišit důležité podněty a dodržovat předepsané dopravní předpisy. Morální vlastnosti řidiče se zrcadlí v sociální roli jako je pomoc v nouzi, taktnost, tolerance, respektování norem, dodržování zásad slušného chování atd.

⁴⁶ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 13

Obrázek 2 – Znázornění převažující osobnostní struktury u nehodových a beznehodových řidičů



Eysenck: *Crime and Personality*, 1964

6.2 Dopravní charakter a chování účastníků v silničním provozu

Dospět k poznání dopravního charakteru z osobnostních složek, jež tvoří jeho základ lze vyčíst z dopravního chování. Proto rovněž z chování lze vydedukovat předpokládaný dopravní charakter, který je provázaný s prvky osobnosti (vlastnostmi, schopnostmi, zkušenostmi člověka atd.).

Dopravní chování má určitou jedinečnost = běžný styl jednání člověka při řízení motorového vozidla. Má sociální a situační dimenzi a je motivováno dopravním prostředím se specifickými normami.

Na silnici se vyskytuje dopravní chování:

- v souladu s formálními (právními) pravidly a s normami sociálně-psychologickými, např. řidič jede v souladu s předpisy a chová se k druhým řidičům slušně a tolerantně;

- *shodné s formálnými pravidly, ale odlišné od sociálně-psychologických norem, což znamená, že řidič dodržuje pravidla silničního provozu, ale např. prosazuje se, neuvolní místo v koloně motoristovi, který se potřebuje zařadit;*

- *odlišující se od formálních pravidel, ale vyhovující pravidlům neformálním, např. když řidič nedbá některých předpisů a chová se spíše podle zkušeností, které v momentální dopravní situaci může bez rizika uplatnit;*

- *odlišné od obou uvedených norem; znamená, že motorista většinou nedbá předpisů ani dopravního značení a často jede bez ohledu na ostatní.⁴⁷*

Problematika dopravního chování se objevuje v rozporu mezi těmito normami v souladu s dopravním charakterem. Znovu zde nejdůležitější roli hraje povaha řidiče. Sobecký, bezstarostný řidič nebude nikdy dbát daných předpisů, i když je zná. Zatímco řidič odpovědný, taktní bude respektovat tyto předpisy. Hlavní vždy zůstává osobnost řidiče v souladu s jeho psychologickou zralostí. Proto vlastnosti osobnosti se ukazují v relativně ustáleném způsobu chování a v okamžité reakci člověka v obyčejných a závažných daných podmínkách. V klíčové problematice dopravního chování se odlišně projevuje i dominantnost řidiče extrovertně a introvertně naladěného. Rovněž vlastník výkonného moderního vozidla se projevuje silněji a sebevědoměji a vozidlo mu slouží jako nástroj moci oproti řidiči, který vlastní vozidlo malé. Dopravní chování jednotlivého řidiče je zrcadlením jeho osobnostní orientace. Pokud jsou velmi dobré schopnosti člověka pro řízení vozidla, nedojde k nevyváženému vývoji jednotlivých složek, např. osobnosti a neobjeví se závady a poruchy v oblasti chování a prožívání a sociální komunikaci.

6.3 Nehody s lidskými chybami

Bezpečnost v silničním provozu je závislá na dopravní způsobilosti řidiče, ta zahrnuje zodpovědnost v dopravní situaci (charakterové vlastnosti), připravenost (znalosti a zkušenosti) a tělesné, smyslové a duševní předpoklady. Dalšími neméně důležitými faktory jsou požadavky dopravy, do kterých lze zahrnout druh účasti v dopravě, dopravní situace, dopravní předpisy, konstrukci dopravního prostředku i jiné faktory. Zvláště podstatný vliv na bezpečnost v dopravě má lidské chování.

⁴⁷ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 15 – 16

Současná statistická data týkající se dopravní nehodovosti dosti výrazně ukazují na skutečnost, že v systému: lidský faktor, dopravní prostředek, dopravní prostředí nejčastěji selhává lidský faktor. Na základě dlouhodobého statistického sledování lze konstatovat, že z celkového počtu dopravních nehod zavíní lidský faktor (řidič motorového vozidla) téměř 90% dopravních nehod a současně má lidský faktor největší podíl na počtu usmrcených při dopravních nehodách (viz následující tabulka)⁴⁸

Tabulka č. 3: Přehled o počtu DN zavinených řidičem motorového vozidla a počtu usmrcených v letech 2000 - 2012

Rok	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených osob	tj. %
2000	193 545	91,5	1 135	85,0
2001	170 548	91,9	1 056	86,6
2002	174 797	91,7	1 159	88,2
2003	180 527	92,2	1 176	89,2
2004	180 402	91,8	1 104	90,9
2005	184 467	92,6	1 015	90,1
2006	174 152	92,7	855	89,4
2007	167 633	91,7	992	88,3
2008	147 338	91,9	913	92,0
2009	67 222	89,9	755	90,7
2010	67 455	89,3	675	89,6
2011	66 089	88,0	652	92,2
2012	70441	86,5	627	92,1

(Zdroj: ŘSDP PP)

Nejdůležitější příčinou v dopravní problematice je „nehodové jednání“. Důležité je rovněž zpřesnit zdravotní stav řidiče včetně nedostatků smyslových orgánů. Ty se kontrolují pravidelnými lékařskými prohlídkami. Úprava zrakových vad patří k nejběžnějším úpravám (brýlemi, kontaktními čočkami). V dopravní problematice se také velmi často jako jedna z hlavních příčin objevuje nedostatek úsudkových schopností a to úzce souvisí s celkovou inteligencí a základními schopnostmi člověka. Nejsnáze odstranitelná příčina dopravních nehod je nedostatek znalostí, nedostatek zručnosti, pohybových dovedností. Zvláště schopnost pohybových koordinací patří k základní výbavě člověka, její nedostatky lze odstranit tréninkem. K problémům nejzávažnějším a nejhůře odstranitelným patří nedostatek potřebných osobnostních vlastností. Struktura osobnosti je určena geneticky, sociálním prostředím a výchovou. Dalšími příčinami havárií je nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, nevěnování se

⁴⁸ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel.*

Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 86

řízení vozidla, zavinění pod vlivem požití alkoholu a drog, dále únavě z dlouhých jízd a z nevyspání, které mizí ihned po odpočinku. S tím souvisí přechodné útlumové stavy aktivní pozornosti nebo přechodné emoce z rodinných, společenských i jiných důvodů, zeslabující pozornost. Do skupiny těchto stavů při řízení vozidla jednoznačně náleží vliv alkoholu nebo psychotropních látek. Do příčin nehod spadají duševní stavy jako impulzivita, různé poruchy vědomí, neurózy apod. Do příčin, které přináší dnešní doba lze zahrnout i nedostatek času ve stresové situaci.

7. Dopravní nehody

Vzrůstající počet vozidel přímo úměrně ovlivňuje počet dopravních nehod. Při těchto situacích nepochybně dochází k majetkovým ztrátám, v nejhorších případech i ztrátách na lidských životech. Vzhledem k tomu, že většina dopravních nehod byla, je a vždy bude způsobena bezohledným a neukázněným chováním řidičů, musí společnost viníky těchto prohřešků začít důsledněji trestat. Aby ale mohl být hříšník potrestán, musí společnost rozhodnout, kdo dopravní nehodu vlastně spáchal a kdo se stal obětí. U jednoduchých a jednoznačných dopravních nehod má tuto pravomoc dopravní policie, u složitějších je na místě přibrání znalce za účelem vyhotovení analýzy nehodového děje, což by mělo policii a dalším orgánům napomoci v jejich práci.⁴⁹

Pokud jsou řešeny dopravní nehody v rámci dopravní policie, je k případu zavolána skupina dopravních nehod. Toto specializované oddělení je kompetentní ke zjišťování, odhalování a projednávání dopravních přestupků jak v blokovém řízení, tak i při jejich oznámení a odevzdávání příslušným správním orgánům, v rámci zpracování případů dopravních nehod i škodných událostí. Skupina dopravních nehod kromě toho také zajišťuje, odhaluje a dokumentuje trestné činy spáchané ve spojení s porušením zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu.

Dopravní nehodu šetří dopravní policie v případě, že při ní dojde ke zranění či usmrcení osoby. Dopravní policie dále vyšetřuje škodu na majetku třetí osoby jako např. poškození pozemní komunikace a zničení jejích součástí nebo příslušenství jako jsou dopravní značky, svodidla apod. Policie se však také musí volat, je-li poškozeno obecně prospěšného zařízení např. přejezdového zařízení nebo znečištěno životní prostředí, rovněž tak i k nehodám, po kterých nebude možno obnovit plynulost silničního provozu.

Postup při řešení dopravní nehody u řidiče, který měl podíl na její účasti, je v první řadě zastavit motorové vozidlo a učinit opatření k zabránění vzniku škody jiným osobám nebo věcem, spolupracovat při zjišťování skutkového stavu dopravní nehody. Kompetentní policista je povinen uskutečnit taková opatření, aby nebyla ohrožena plynulost a bezpečnost v dopravě v místě nehody. Musí tedy označit místo dopravní nehody a obnovit provoz na pozemních komunikacích, zejména v případě provozu hromadné dopravy osob. Účastníci dopravní nehody by se měli na požádání navzájem prokázat

⁴⁹ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel.*

Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 160

průkazem totožnosti a sdělit policistům údaje o motorovém vozidle, které způsobilo dopravní nehodu. Není-li nutné podávat informace o dopravní nehodě Policii, pak jsou účastníci dopravní nehody povinni sepsat společný záznam o dopravní nehodě.

7.1 Počáteční vyšetřovací situace

Pachatelé dopravních nehod se častokrát snaží zatajit své zavinění tím, že změni polohu vozidla po činu, odstraní některé velice důležité stopy, působí na svědky zvláště spolujezdce. Mnohdy se stává i to, že vinu svedou na svého mrtvého spolujezdce, nebo se pachatelé dopravní nehody zachovávají tak, že od nehody ujedou. Pak se jedná o trestný čin. Páchání těchto závažných nehodových jednání je zapříčiněno porušováním pravidel silničního provozu přímo řidičem nebo dalším účastníkem silničního provozu. Přestupkem v silniční dopravě dle zákona o přestupcích se jedná o nedbalostní trestný čin Ublížení na zdraví (§ 146 tr. z.), Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 tr. z.), Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 tr. z.), Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 tr. z.), nebo Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 tr.z.), ba dokonce i Neposkytnutí pomoci § 150 tr. z., Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 tr. z.) Typickými příčinami a způsoby páchání těchto činů, je zdravotní stav řidiče, kde u něho předchází únava, vliv léků a drog, nemoc apod. Další základní příčinou je technická závada na vozidle, na světelné signalizaci v místě křižovatky, na vozovce apod. Nehodová situace je vytvářena nesčetněkrát hustým provozem ve městě, popřípadě rychlým provozem ve městě, rychlým provozem na silnicích, špatnou viditelností, nepříznivými povětrnostními podmínkami aj.

Pachatelem dopravních nehod se může stát kdokoli. Zejména osoby bezúhonné, které se při zjišťování nehody ve vyšetřovaném případě projevují negativně ze strachu před trestným činem. Pro zjišťování skutkového stavu jsou velice podstatné materiální stopy a to na vozidlech a v nich, na vozovce, pevných objektech (zdech domů, patnících), na tělech a oděvech účastníků nehody, ale i paměťové stopy účastníků dopravní nehody i očitých svědků. Počáteční vyšetřovací situací je místo dopravní nehody, které zůstalo nezměněné a viníci, účastníci i svědci nehody jsou na místě. Za nepříznivou dopravní vyšetřovací situací, je považován případ, kdy pachatel dopravní nehody z místa činu ujel anebo při usmrcení nebo zranění osoby nebyli k dispozici svědci. Proto je potřeba

prokazovat jak příčinu dopravní nehody, tak i to, kdo ji zavinil a jaké podmínky a okolnosti ovlivnily vznik nehody, jaké jsou následky a škody způsobené dopravní nehodou.

7.2 Pracovní postup vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích

Nejčastější podněty k vyšetřování jsou dány telefonickým oznámení samostatných účastníků nehody v silniční dopravě nebo jiných svědků. Po událostech s konkrétním místem činu, policie vykonává šetření po určitých fázích. Nejprve prvotní bezpečnostní opatření, jimž lze chápat poskytování první pomoci zraněným osobám, přivolání zdravotnické služby, zajištění technických služeb jako je vyproštění osob, které je označení překážky na pozemních komunikacích, z důvodu ochrany stopy a dalších důkazů před zničením nebo poškozením je potřeba bezprostředně uzavřít místo silniční nehody. Dalším úkolem při zajišťování nehody je prokazování totožnosti účastníků a svědků dopravní nehody. Pokud pachatel z nehody ujel, operační důstojník vyhlásí pátrání po motorovém vozidle a pachateli. Proveďte se odklon silničního provozu za pomoci 1. skupiny silničního dohledu. Poté následuje orientační dechová zkouška na alkohol všech účastníků nehody. V případě nutnosti se provede lékařské vyšetření, odběr krve, případně moči a slin při podezření přítomnosti některé návykové látky. Po provedení dechové zkoušky a lustrace zúčastněných osob v informačním systému se přechází k ohledání místa dopravní nehody. V případě nezbytnosti se provede odklon silničního provozu.

7.3 Základní princip trestní odpovědnosti pachatele při dopravní nehodě

Při vyšetřování trestných činů ve spojení s dopravními nehodami má po stránce postavení oběti vůči pachatelům od jiných trestných činů svou zvláštnost. Poněvadž pachateli dopravních nehod jsou zcela ve větší převaze osoby bez nálepky „kriminálního“. Nepáchají trestnou činnost úmyslně, ale bohužel z nedbalosti. Nejenže pachatelé dopravních nehod zapříčinili následky sami sobě, ba dokonce poškodili i jejich oběť. Proto je nezbytné při dopravní kolizi na místě uvést oba účastníky nehody. Tudíž pachatel svým jednáním a chováním následků zavinil.

Vedle složky vědomí se v ustanovení § 5 trestního zákona k nedbalostnímu zavinění vyžaduje i jistá míra opatrnosti „bez přiměřených důvodů spoléhal“, „měl a mohl“ a při zachování této míry opatrnosti se nejedná o zaviněné jednání. Míra opatrnosti je samozřejmě v každém oboru lidské činnosti různá. Například řidič má stanovenou povinnost

zachovávat takovou míru opatrnosti, aby mohl zabránit dopravní nehodě, i když sám předpisy o provozu neporuší. Dolenský hovořival o tom, že je míra opatrnosti založena na principu omezené důvěry.⁵⁰

V situaci dopravních nehod se s úmyslným trestným činem můžeme shledat pouze zřídkakdy. Jako příklad lze uvést pachatele dopravní nehody, jenž použil osobní automobil jako zbraň k usmrcení určité osoby nebo pachatel se snažil dopravní nehodou úmyslně skrýt další trestnou činnost.

⁵⁰ HEJDA A KOLEKTIV, J. *Výbraná témata kriminalistiky a trestního práva*. Nakladatelství Oeconomica, Praha 2007, ISBN 978-80-245-1163-4, s. 170

8. Trestné činy ve vztahu k porušování pravidel v dopravním prostředí

Páchání dopravních nehod na pozemních komunikacích má formu různého profilu. Trestná činnost je uskutečňována nejen úmyslně, ale je páchána i z nedbalosti. Jako řádný příklad lze předložit trestný čin vraždy za pomoci motorového vozidla, kde fiktivním motivem je dopravní nehoda. Pokud provádí hlídka dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a řidič při kontrole standardním postupem najíždí na policejní hlídku, pak se jedná o úmyslný trestný čin (§ 325 trestního zákona) Násilí proti úřední osobě. Pokud řidič bez svolení majitele vozidla použije k jízdě jeho motorové vozidlo, může kromě toho spáchat trestný čin podle § 207 trestního zákona Neoprávněné užívání cizí věci. Jestliže uvedený řidič pojedě přes železniční přejezd v době zpuštění signalizace, kdy se přibližuje vlak, potom páchá trestný čin podle § 272 trestního zákona Obecné ohrožení. V rámci dopravní nehody se řidič může také dopustit trestného činu Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 trestního zákona), taktéž jako účastník silniční dopravní nehody trestného činu Neposkytnutí pomoci (§ 150 trestního zákona).

Nejčtenějšími trestnými činy vztahujícími se k porušování pravidel silničního provozu jsou skutky řidičů motorových vozidel, kteří porušují jedno nebo více pravidel silničního provozu podle z. č. 361/2000 Sb. pozdějších předpisů. I kdyby se jednalo o způsob jízdy, způsobilost řidiče řídit motorové vozidlo nebo o technický stav motorového vozidla. Příčiny dopravní kolize se mnohdy týkají nesprávného předjíždění, nepřiměřené rychlosti, nedodržení bezpečné vzdálenosti v průběhu jízdy popř. agresivního stylu jízdy. Jedna těchto příčin většinou nacházíme v kázni řidičů v důsledku požití alkoholického nápoje, psychotropních nebo omamných látek.

Trestné činy v souvislosti s dopravou na pozemních komunikacích páchají řidiči v podobě nedbalostních trestných činů jako je Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 trestního zákona), Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákona), Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 trestního zákona) a Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákona). Specifičnost těchto trestných činů tkví zejména v tom, že řidič si je dobře vědom toho, že požitím alkoholického nápoje, psychotropních nebo omamných látek porušuje právní předpisy i pravidla silničního provozu.

8.1 § 147 tr. z. – Těžké ublížení na zdraví

– Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

– Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán odnětím svobody, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolení, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

– Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.

Trestní zákoník ve své obecné části definuje druhy poškození, jenž lze chápat jako těžkou újmu na zdraví:

- zmrzačení (trvalé tělesné postižení)
- ztráta nebo snížení pracovní způsobilosti,
- ochromení údu,
- ztráta nebo podstatné oslabení smyslového ústrojí,
- poškození důležitého orgánu,
- zohydění,
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- mučivé útrapy (popř. také psychické)
- delší dobu trvající porucha zdraví.

8.2 § 148 tr. z. – Ublížení na zdraví

Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení jeho funkce, nebo mu uloženou dle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

Trestná činnost v podobě ohrožení pod vlivem návykové látky má v jednání pachatele faktický škodní následek ve formě ublížení na zdraví druhému. Následků, při kterých dochází k újmě na zdraví, se řidiči dopouštějí porušováním povinností a to způsoby jako je například nepřiměřená rychlost, předjížděním dělicí čáry, jízda na signál plným červeným světlem „STŮJ“, jízdy pod vlivem návykových látek, špatný technický stav vozidla atd.

Pojmem ublížení na zdraví se rozumí poranění, které je pro poškozeného stav, který znesnadňuje vykonávání činnosti, jež má neblahý vliv na každodenní život s lékařským ošetřením. Za změnu zdravotního stavu se považuje déletrvající nemoc s výrazným omezením pohybu, těžké porušení pohybového aparátu nebo jiné těžké indispozice.

8.3 § 273 tr. z. – Obecné ohrožení z nedbalosti

Tohoto trestného činu se dopustí ten, kdo z nedbalosti vyvolá obecné ohrožení a vydá alespoň 7 lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví. Rovněž se tohoto činu dopustí, kdo vystaví cizí majetek v nebezpečí škody svým nebezpečným jednáním a to ve výši alespoň 5 000 000,- Kč. Za nebezpečné jednání je považováno např. projetí železničním přejezdem těsně před projíždějícím vlakem nebo jízda na dálnici v protisměru, rovněž zapříčinění požáru, povodní nebo vystaví majetek škodlivým účinkům výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek.

– Kdo z nedbalosti takové obecné ohrožení zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán:

- způsobí-li trestným činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,
- spáchá-li čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce anebo uloženou mu podle zákona, nebo
- způsobí-li takovým činem uvedeným v odstavci 1 škodu, která dosahuje částky ve výši nejméně 500 000,- Kč.

Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán:

- způsobí-li trestným činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo
- způsobí-li čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce anebo uloženou mu podle zákona rovněž škodu, která dosahuje částky nejméně 5 000 000,- Kč nebo těžkou újmu na zdraví.

Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li smrt činem proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

8.4 § 274 tr. z. – Ohrožení pod vlivem návykové látky

Kdo z nedbalosti vykonává zaměstnání nebo jinou činnost ve stavu vylučujícím způsobilost, kterýžto stav si přivodil použitím návykové látky, mohl by ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku a bude potrestán:

– odnětím svobody až na jeden rok nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti;

– odnětím svobody na šest měsíců až na tři léta nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán:

– způsobí-li za takovým činem havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublíží na zdraví nebo způsobí větší škodu na cizím majetku nebo má jeho chování jiný závažný následek,

– spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek,

– byl-li za čin uvedený v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu propuštěn.

U trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky rovněž trestní zákon trestá a zakazuje provozovat činnost, kterou si sám pachatel způsobil, byť vlivem alkoholového nebo nealkoholového požití. U látek nealkoholového rázu se jedná zejména o psychotropní, omamné nebo léky tlumící vlastnosti nervové soustavy. Vyjádření těchto činností, zvláště u některých zaměstnání, je potřeba schopností člověka a reagování na okamžité změny v určitých případech. Charakteristickou formou činností jsou požadavky na základě maximální pozornosti při řízení motorového vozidla.

Prevence této skutkové podstaty má odradit řidiče motorových vozidel před požitím návykové látky, jež má vliv na způsobilost řidiče ovládat vozidlo v dopravě na pozemních komunikacích. Uvedený trestný čin je odstrašující před opakováním, zejména před jednáním řidičů hromadných dopravních prostředků a činí tak vyšší stupeň škodlivého následku.

Za stav vylučující způsobilost řízení vozidla bývá většinou považováno ohrožení v dopravním prostředí pod vlivem alkoholu. Zjištění, byť i menšího poměru alkoholu v krvi u dotyčného řidiče je znalecky zkoumáno, protože schopnost řídit bezpečně motorové vozidlo musí být v tomto případě prokázáno.

9. Možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod

9.1 Základní informace o programu pro pachatele dopravních nehod

Součinností s Centrem dopravních studií se Vězeňské službě podařilo prosadit prosperující program orientovaný na pachatele dopravních nehod tak, aby se cesta zpět do obvyklého života i do silničního provozu vyvíjela pro ostatní účastníky bez nežádoucího a chybného chování. Účast na tomto programu byla pro odsouzené ve výkonu trestu odnětí svobody vhodnou možností, jak si vykompenzovat svůj problém takovým způsobem, aby v budoucnosti mohli bez potíží opět řídit motorové vozidlo.

Principy směřujících k úspěšnému výsledku by měly být přizpůsobeny schopnosti pachatelům vzdělávat se a také by měly být řízeny profesionálními a kvalifikovanými učiteli. Bohužel justiční a vězeňské systémy je aplikují do praxe mnohdy pod politickým a společenským tlakem. Standardy vznikají kvalitním posuzováním efektivnosti programu, který je zaměřený na různé kategorie odsouzených ve vazebních věznicích. Zákonná opora se objevuje především v programech zacházení s odsouzenými při výkonu resocializace. Nelze opomenout skutečnost, že nepatrné procento odsouzených se vrátí zpět do společnosti, proto je důležité pokusit se zmírnit nebezpečnost a pravděpodobnost recidivy rizikových pachatelů vykonávajících trest odnětí svobody. Velmi důležitým atributem je rovněž zabránit odsouzenému v dalším páčání trestného činu a vést ke zvyšování ochrany společnosti po návratu do občanského soužití s poskytnutím možnosti změnit jeho chování a motivovat ho k nápravě a vedení řádného života. Cílem je zvládnout rozsáhlou řadu rizikových dovedností a zvládnutí duševních stavů a poznání nového životního stylu, jehož prostřednictvím by mělo dojít k vytvoření pozitivního způsobu života.

9.2 Program resocializace pachatelů dopravních nehod

Pro odbornou pomoc a podporu pro řidiče s problémovým průběhem řídičské zručnosti, byl vytvořen intervenční program v součinnosti s Centrem dopravního výzkumu. Podstatou tohoto programu nazvaného PARDON je vytvořit určitou prevenci recidivy rizikového vystupování v dopravním provozu a utvářet kladné postoje pozitivních přeměn pachatelů dopravních nehod a tím minimalizovat opakování páčání trestných činů pachatelů dopravních nehod. Program Pardon je dočasný terapeuticko – edukativní projekt

pro odsouzené pachatele dopravních nedod. Program Pardon byl aplikován ve Věznici Pardubice a ve věznici Odolov. Jeho záměrem je utřídění a specifikování komplikovaného chování jedince, které směřovalo k trestnému činu v dopravním prostředí. Pachatel bývá stimulován k realizaci svých změn a postojů. Vyjadřuje snahu o uvědomění si rizikových faktorů ovlivňujících trestnou činnost. Náplň programu tvoří edukace v oblasti bezpečného chování řidiče pomocí získání informací o bezpečném chování za volantem a dalších alternativních důsledcích této specifické trestné činnosti. Následující programová práce je koncipována pro získání pomoci ostatních relevantních postupů a řešení dané situace. Odborným garantem tohoto programu je psycholog. Asistenti programu PARDON jsou vyškolení zaměstnanci věznice. Následné posouzení kritérií pro zařazení odsouzených koná psycholog ve spolupráci s vychovateli i speciálními pedagogy.

Program je následně interpretován v terapeuticko-edukativním oboru se záběrem široké škály cílové skupiny. Vzhledem ke krátkodobé aplikaci nelze předpokládat, že je to bezchybný terapeutický záměr, se kterým se pracuje v rámci skupinového týmu. Cílem programu je poznání a pochopení dopadu trestné činnosti. Program by měl napomoci řidiči k tomu, aby identifikoval své problématické chování za volantem.

Cílovou skupinou jsou odsouzení, zvláště muži vykonávající trest ve věznicích s dozorem pro trestnou činnost podle trestního zákona č. 140/1961 Sb. dle §224/1,2; §223; §201/1,2 c, d; §171/1c; §180 a pro trestnou činnost dle trestního zákoníku č. 40/2009 Sb. dle §148/1,2; §274/1,2a, b, c; §337/1a; §273 (viz příloha č. 7).

9.3 Terapie odsouzených ve skupinách

Z cílové skupiny je očividné, že jde o značně široký komplex vztahující se jednou stranou k pachatelům dopravních nehod a na druhé straně k řidičům, kteří dosud nebyli odsouzeni za ublížení z nedbalosti se zákazem řízení dopravního prostředku. Jejich řidičské schopnosti jsou velmi problémové, neboť řídí pod vlivem návykových látek a svým neakceptovatelným chybným jednáním a chováním zvyšují možnost, že se pachateli dopravních nehod s následkem ublížení na zdraví mohou stát. Jsou to i lidé, kteří nedodržují zákon opakovaným řízením dopravního prostředku, ačkoliv mají uložený zákaz. Příčiny konfliktního jednání a postojů pachatelů dopravních nehod mohou být velmi nestejnoroelé.

Koncept společných terapií tkví rovněž v tom, že jsou odsouzení zařazováni v souvislosti s podstatnými kritérii do tohoto programu PARDON a ten se prolíná zejména s motivací pro práci. V době činnosti programu nemá dotyčný např. plánovaný ozbrojený doprovod nebo přerušení trestu.

Okolnosti vylučující některé léčebné postupy pro zařazení odsouzených do programu. Pro řidiče s problémovým průběhem řídičské praxe jsou např. nevyřešená závislost na návykových látkách, zřetelně nízká mentální úroveň dotyčného, dlouhodobý zhoršený zdravotní stav zapříčiněný zdravotní nezpůsobilostí pro řízení motorového vozidla, zjevné osobnostní vlastnosti nebo duševní poruchy osobnosti jsou koncipována další pravidla. Jestliže se nenakumulovaly tyto kontraindikace, pak je odsouzený doporučen do programu PARDON. Program Pardon je pro doporučeného odsouzeného nepovinnou záležitostí, potažmo zařazení odsouzeného je dáno pouze jeho souhlasem.

Program Pardon je ve Věznici Pardubice a ve Věznici Odolov dvakrát ročně uskutečňován lektory, kteří splňují speciální kvalifikační požadavky. Tito lektoři vedou příslušnou dokumentaci o odsouzených, kteří se zúčastnili programu PARDON, v tiskopisech stanovených v jeho příručce. Příslušné záznamy dávají lektoři garantovi programu, který je zpracovává do zprávy po realizaci programu PARDON.

9.4 Náprava pachatele

Rehabilitačním programům pro řidiče se u nás věnuje projekt REPADO. (Snižování recidivy u pachatelů trestných činů a přestupků v dopravě). Projekt je financován v rámci Programu bezpečnostního výzkumu MV ČR (číslo projektu „VG20102015047“), byl zahájen v říjnu 2010 a potrvá do srpna 2015. Cílem je dlouhodobě snižovat recidivu u pachatelů trestných činů a přestupků v dopravě, a to právě vytvořením systému rehabilitačních programů (včetně obsahu a formy kurzů) a vytvořením podkladů pro implementaci těchto programů do našeho právního a institucionálního systému. Projekt má tři hlavní cílové skupiny: řidiče ve výkonu trestu za trestný čin v dopravě; řidiče, kteří jsou pod dohledem Probační a mediační služby; a konečně běžnou populaci řidičů s nevhodnými řídičskými návyky.⁵¹

Rozmanitý náhled na věc resocializace pachatelů dopravních nehod se opírá o nápad poskytnout odsouzeným přístup s psychoterapeutickým vlivem. Nicméně terapie

⁵¹ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 142

odsouzeného souvisí i s jeho osobností, ne pouze s vlivem samotného výchovného účinku v průběhu setrvání ve věznici. Po vykonání trestu, se snaží o návrat do běžného společenského života zvláště pachatelé, kteří si uvědomují dopad trestu s pocitem viny. Odpykáním daného trestu pachatelé dopravních nehod prožívají svou vinu jako důsledek způsobený svým jednáním a chováním. Je to postoj pachatele jako solidního člověka, u něhož bývá trestný čin případem téměř neplánované příhody. Pocit viny u něj značí normální intelektuální zralou osobnost.

Úsilí o nápravu pachatelů vystupuje i z určitých principů. Podle všeho je možnost porozumět všemu analyzováním problému v rodině, neradostného dětství, které je přenesené na pocit zodpovědnosti na své rodiče, blízké, okolí či na nepříjemný osud života apod. Pachatelé pravděpodobně již od dětského věku nevnímali nijakou zodpovědnost za své počínání. Naopak jejich jednání dopomohlo k prohloubení jejich nezodpovědného chování, jež má bezprostřední dopad na to, čím v raném dětství prošli. Proto jsou v současnosti rozpracovány terapeutické projekty na daný pachatelův typ s kriminálním jednáním. Ze souhrnu poznatků, jež charakterizují rysy pachatele se zajišťují takto výsledné informace pro různé alternativy žádoucích terapeutických postupů. Ty potom učí pachatele porozumět jejich případnému činu jako možnosti k resocializaci, nikoliv jako znamení vlastního selhání. Učí pachatele jak skončit s opakovanou recidivou v budoucnosti. Terapeutické programy jsou dnes aktuální záležitostí a možností resocializace pachatelů dopravních nehod. Zásadní podmínkou u pachatele je to, že se musí ke svému protisociálnímu jednání přiznat, musí chtít vynaložit úsilí o svou změnu a mít víru v to, že terapeutický nápravný program mu pomůže. Odmítá-li své prohřešky a má negativní postoj k programu, pak jsou možnosti k nápravě minimální a recidiva pachatele je obzvláště velká.

9. 5 Významová souvislost rehabilitací

Obecně lze rehabilitační programy definovat jako „systematické opatření pro řidiče, kteří porušují dopravní předpisy – zejména řidiče pod vlivem alkoholu a drog a řidiče překračující rychlostní limity – zacílené na změnu jejich chování za účelem prevence dalších přestupků. Programy se zaměřují na relativně malé procento řidičů (do 5% řidičské populace), jde však o řidiče, kteří způsobují velké množství dopravních

nehod. Za poslední tři desetiletí se tyto programy staly ve světě i v Evropě efektivním opatřením k začleňování problémových řidičů zpět do dopravního systému. Programy se primárně zaměřují na změnu postojů řidičů k dodržování dopravních předpisů, sebereflexi, uvědomování si rizika a zvyšování sociální odpovědnosti.⁵²

Hlavní prioritou těchto kurzů je způsob zaměření na konkrétního řidiče a jeho požadavky. Řidiči nemají nedostatky ve znalostech, ale bohužel ve snaze řídit motorové vozidlo zodpovědně. Schopnosti řidiče se zpravidla hodnotí jako dobré, ale řidič nemá vůli striktně dodržovat předpisy. U snadno zjistitelného rizikového chování pachatele dopravních nehod, které se projevuje v nedodržování rychlosti, jízda pod vlivem drog či alkoholu, nepoužívání pásů apod. lze tak vybrat respektující strukturální hledisko postupu nápravy. Z tohoto důvodu je nejúčinnější vzorový rehabilitační kurz, kde se zaměřuje na specifickou konkrétního řidiče a účelově se takto dosahuje jeho nápravy. Kromě toho se klade důraz na míru nápravy – chování, myšlení, schopnosti přijmout zodpovědnost nebo sebepoznání vlastního chování. Proto jde o souhrnnou přeměnu řidiče s rizikovým chováním jako pachatele dopravních nehod. Důležitost se zakládá na bázi pro specifický styl úvahy, otevřené mysli o dopravně psychologické problematice a vzdělávání pachatelů dopravních nehod. Možnost resocializace pachatelů dopravních nehod v podobě kurzu je postavený ve formě cíleného plánování ve znacích vztahujících se k jízdě, motorovému vozidlu a provozu, zvládnutí dopravních situací, směru cesty i způsobu života.

K bezpečnosti silničního provozu je potřeba dovednost pachatele řídit motorové vozidlo, tedy vzájemné působení dvou činitelů – řidiče jako pachatele dopravních nehod a motorového vozidla. Znalosti k ovládnutí motorového vozidla tj. nastartovat, rozjet, brzdění, je nutností mít pod kontrolou vozidlo, neboť je to důležité pro vnímání dopravní situace a rozhodování pachatele. Mezery ve schopnosti řídit motorové vozidlo může vést i ke špatnému zvládnutí jízdy vozidla např. v zatáčce, čímž dochází ke střetnutí.

Jednou z nezbytných podmínek k bezpečné jízdě je schopnost přizpůsobit se a mít intuici s ustavičnými změnami v dopravní situaci. Sem můžeme zahrnout i veškerá rizika, které jsou v souladu se znalostmi pravidel silničního provozu ve vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu. Osvojit si dopravní situace se rovněž odvíjí od řidičské praxe.

⁵² KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 136

V souvislosti se řízením je vždy důležitý cíl a účel cesty. Jako prostředek pro uskutečnění potřeb reálného života se užívá motorové vozidlo. Je nutné rozhodnout, kdo bude řídit vozidlo, s kým pojedeme, kdy se uskuteční jízda – jestli ve dne nebo v noci – a dále jaký směr cesty si vybereme. Možnost alternativ ve způsobu řízení se odehrává podvědomě na člověku nebo zvykově. Zvláště podstatným hlediskem při rychlé jízdě u mladé generace je nutnost se ukázat před ostatními vrstevníky. Rovněž to má sociální vliv na chování řidičů v silničním provozu.

Každodennost člověka, jeho osobitost a styl života ovlivňuje přístup k řízení vozidla a jeho chování v silničním provozu. Cíle pro život jsou podmíněny nejen osobnostními faktory, ale i dalšími faktory jako je sociální opora, věk, pohlaví atd. a ty mají dopad na postoje, podněty, výběr, jednání a chování řidiče. Dané faktory jsou doplňujícím prvkem společnosti a kultury.

Cílem rehabilitačního kurzu je dlouhodobě snižovat recidivu u pachatelů dopravních nehod na pozemních komunikacích a vytvořit podklady pro realizaci tohoto programu do našeho právního systému.

PRAKTICKÁ ČÁST

10. Výzkumné cíle, prostředky a organizace výzkumu

Za účelem dosažení cíle práce byl proveden výzkum ve Vazební věznici České Budějovice.

Cíl výzkumu

Cílem výzkumu bylo získat informace o možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod v rámci Vězeňské služby České republiky. Podstatou bylo zjistit, jaké jsou vytvořeny podmínky resocializace pachatelů dopravních nehod ve výkonu trestu odnětí svobody a jaký dopad má VTOS na jejich náhled na chování řidičů po výkonu trestu odnětí svobody. K tomuto výzkumu byly vytyčeny dvě základní otázky.

Stanovené výzkumné otázky

- 1) Jaké jsou vytvořeny podmínky pro resocializaci odsouzených pachatelů dopravních nehod v rámci Vězeňské služby ČR?
- 2) Mají pachatelé dopravních nehod zájem o účast na resocializačním programu pro pachatele dopravních nehod?

Metodika výzkumu

– vzor dotazníku je umístěn v příloze

Pro toto šetření byla použita technika kvantitativního sběru dat pomocí anonymního dotazníku. Dotazník pro odsouzené pachatele trestného činu byl zaměřen na problematické řidiče – pachatele ve výkonu trestu odnětí svobody.

Dotazník obsahuje 50 otázek. Jednalo se o otázky uzavřené, polootevřené a otevřené.

Respondenti byli individuálním řízeným rozhovorem motivováni ke spolupráci a k vyplnění dotazníku. Každý z nich měl možnost pohovořit si nad vyplněným dotazníkem. Jednalo se o řízený a ventilační rozhovor. Možnosti následného rozhovoru využilo pět respondentů. Většinou se jednalo o ventilaci doprovodných emočních projevů, o snahu vysvětlit motivy jejich konání.

Organizace výzkumu

Respondenty jsem vybrala mezi osobami vykonávajícími výkon trestu odnětí svobody ve Vazební věznici v Českých Budějovicích. Jedná se o věznicí pro odsouzené k výkonu trestu odnětí svobody v typu věznice s dozorem. Výběr byl cílený. Jednalo se o odsouzené muže vykonávající trest ve věznici s dozorem, kteří jsou ve výkonu trestu odnětí svobody pro trestnou činnost dle trestního zákona č. 140/1961 Sb. podle § 224/1, § 223; § 201/1,2, § 171/1c a pro trestnou činnost dle trestního zákoníku č. 40/2009 Sb. podle § 148/1,2, §274/1,2, § 337/1 – tedy s tr. činy z oblasti řízení motorových vozidel.

Jednalo se pouze o odsouzené muže, odsouzené ženy nejsou ve Vazební věznici České Budějovice umístěny.

Při výzkumu nebylo použito žádných identifikačních údajů a výzkum byl zcela anonymní.

Jedním z důležitých činitelů pro zapojení respondentů bylo i to, zda jsou ochotni se výzkumu zúčastnit. Odsouzení byli motivováni individuálním pohovorem před zpracováním dotazníku.

Osloveno bylo 20 odsouzených, vyplněné dotazníky odevzdalo pouze 15 z nich. Jako důvod nezájmu uvedli obavy ze zneužití získaných dat a obavy z poškození vlastní osoby.

10.1 Výsledky provedeného výzkumu

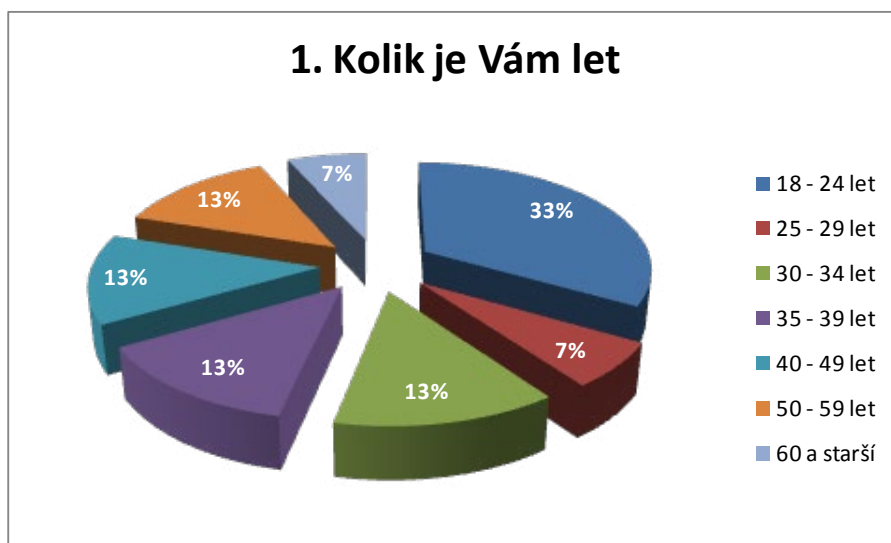
Výzkum byl realizován mezi cíleně vybranými odsouzenými vykonávajícími výkon trestu odnětí svobody ve Vazební věznici v Českých Budějovicích. Hlavním kritériem pro výběr byl charakter trestné činnosti a zájem o účast ve výzkumu.

V rámci získání relevantních dat z dotazníku bylo odsouzeným rozdáno 20 dotazníků (100 %), návratnost vyplněných dotazníků byla 15 dotazníků (75 %).

Data získaná od respondentů z dotazníku byla graficky znázorněna ve výsledcích výzkumu.

1. Kolik je Vám let	
18 – 24 let	5
25 – 29 let	1
30 – 34 let	2
35 – 39 let	2
40 – 49 let	2
50 – 59 let	2
60 a starší	1

Graf 1:

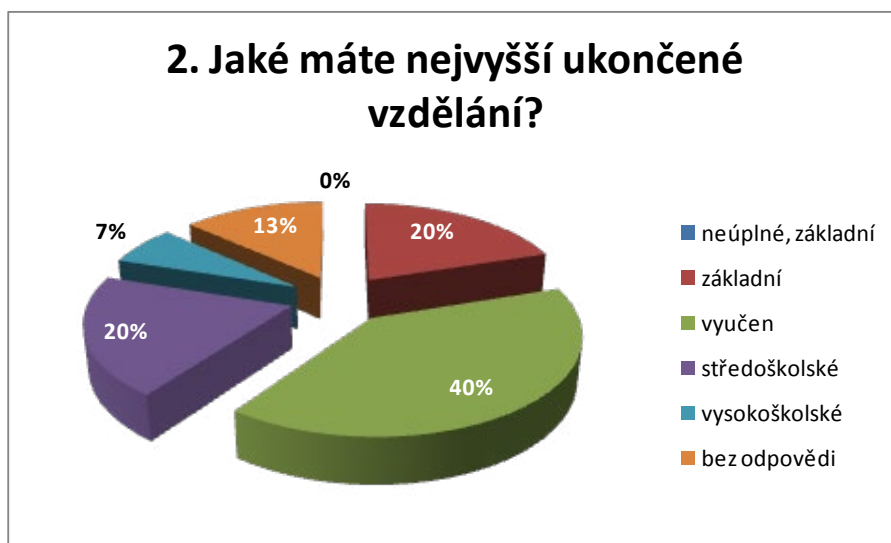


Z celkového počtu 15 dotazovaných respondentů je 5 (33 %) ve věku 18 – 24 let, 1 (7 %) ve věku 25 – 29 let, 2 (13 %) ve věku 30 – 34 let, 2 (13%) ve věku 35 – 39, 2 (13%) ve věku 40 – 49 let, 2 (13%) 50 – 59 let, 1 (7%) 60 a starší.

Zdroj: vlastní dotazník

2. Jaké máte nejvyšší ukončené vzdělání?	
neúplné, základní	0
základní	3
vyučen	6
středoškolské	3
vysokoškolské	1
bez odpovědi	2

Graf 2:

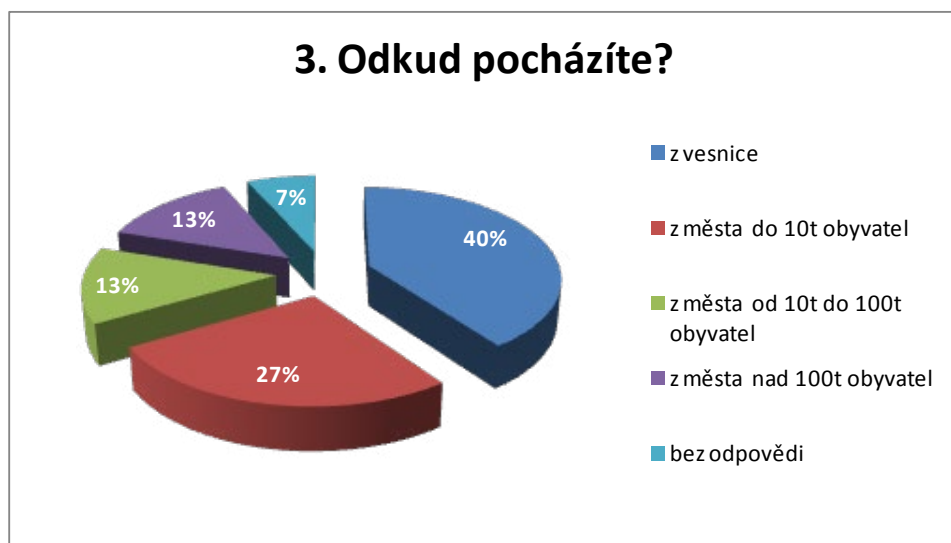


Z vyplněných 15 dotazníků uvedlo: 0 respondentů (0%) neúplné základní vzdělání, 3 respondenti (20%) základní, 6 respondentů (40%) je vyučených, 3 respondenti (20%) dosáhli středoškolské vzdělání, 1 respondent (7%) vysokoškolské vzdělání, 2 respondenti bez odpovědi (13%).

Zdroj: vlastní dotazník

3. Odkud pocházíte?	
z vesnice	6
z města do 10 tisíc obyvatel	4
z města od 10 tisíc do 100 tisíc obyvatel	2
z města nad 100 tisíc obyvatel	2
bez odpovědi	1

Graf 3:

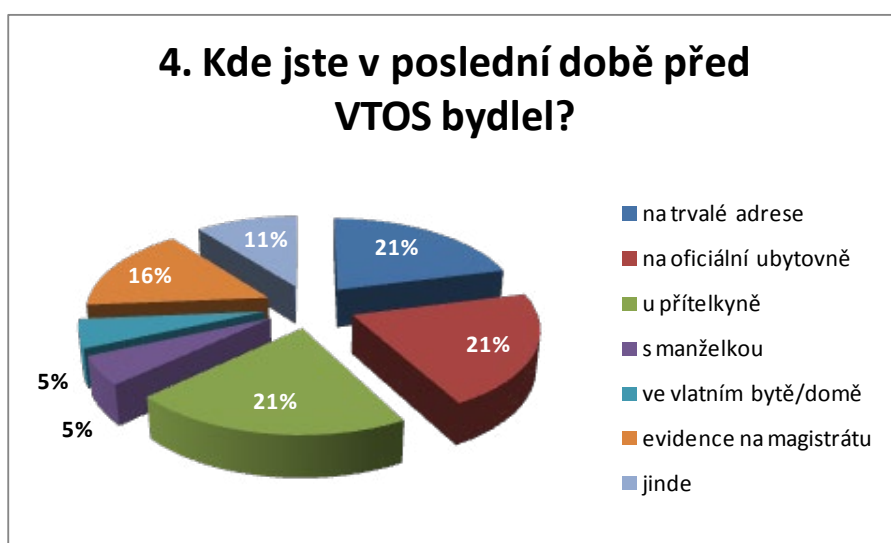


Z celkového počtu 15 dotazovaných respondentů je 6 osob (40%) z vesnice, 4 (27%) z města do 10 tis. obyvatel, 2 (13%) z města od 10 tis do 100 tis. obyvatel, 2 (13%) z města nad 100 tis. obyvatel, 1 (7%) respondent bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

4. Kde jste v poslední době před VTOS bydlel?	
na trvalé adrese	4
na oficiální ubytovně	4
u přítelkyně	4
s manželkou	1
ve vlastním bytě/domě	1
evidence na magistrátu	3
jinde, uveďte kde	2

Graf 4:

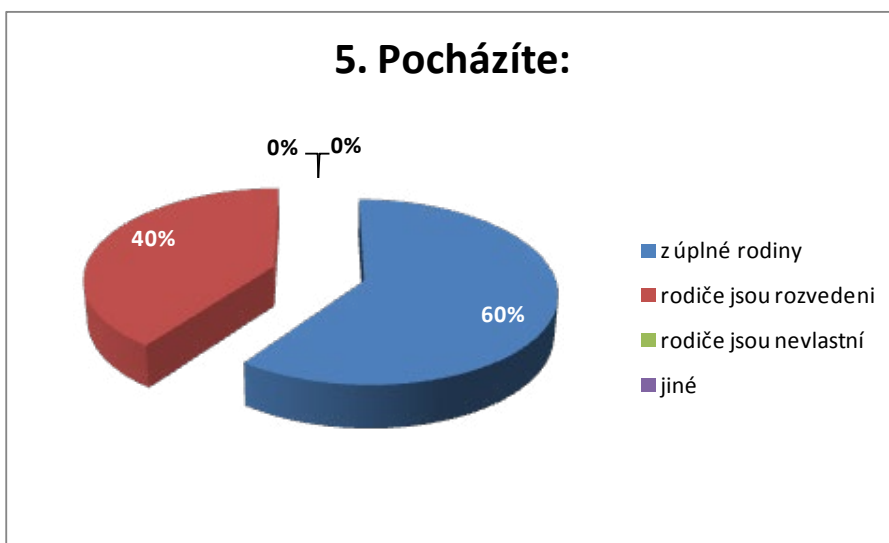


Z 15 dotázaných respondentů dle posledního pobytu uvedlo 4 (21 %) respondenti pobyt na trvalé adrese, 4 (21 %) na ubytovně, 4 (21 %) u přítelkyně, 1 (5 %) s manželkou, 1 (5 %) ve vlastním bytě /domě, 3 (16%) evidence na magistrátu, 2 (11%) respondenti jinde.

Zdroj: vlastní dotazník

5. Pocházíte:	
z úplné rodiny	9
rodiče jsou rozvedeni	6
rodiče jsou nevlastní	0
jiné	0

Graf 5:

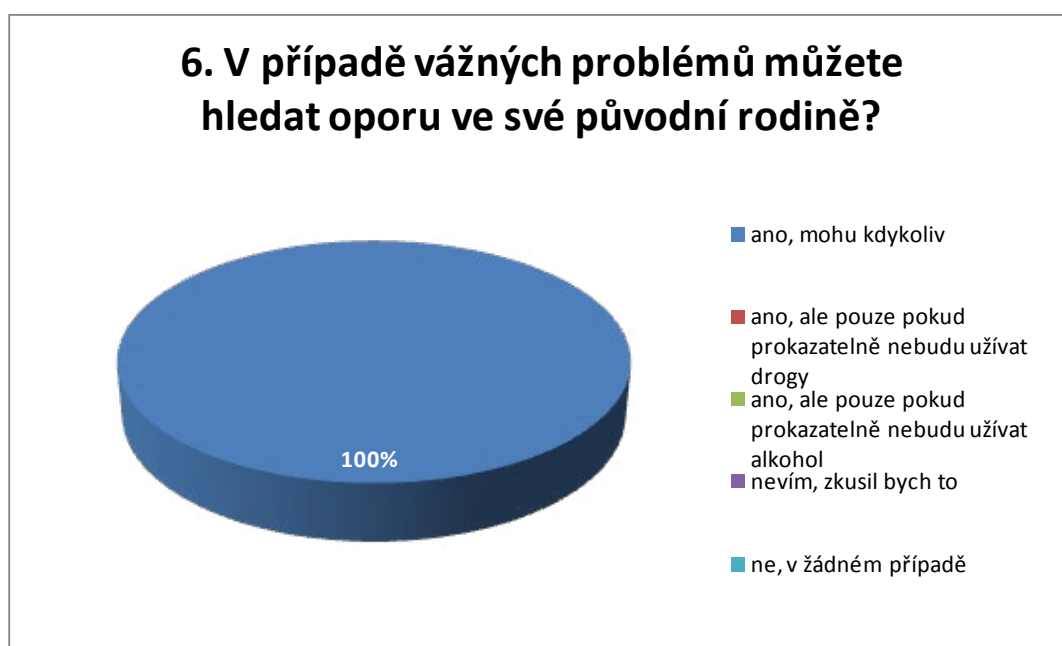


Z 15 dotazovaných respondentů uvedlo 9 (60%) z úplné rodiny, 6 (40%) rodiče jsou rozvedeni, 0 (0%) rodiče jsou nevlastní, 0 (0%) jiné.

Zdroj: vlastní dotazník

6. V případě vážných problémů můžete hledat oporu ve své původní rodině?	
ano, mohu kdykoliv	15
ano, ale pouze pokud prokazatelně nebudu užívat drogy	0
ano, ale pouze pokud prokazatelně nebudu užívat alkohol	0
nevím, zkusil bych to	0
ne, v žádném případě	0

Graf 6:

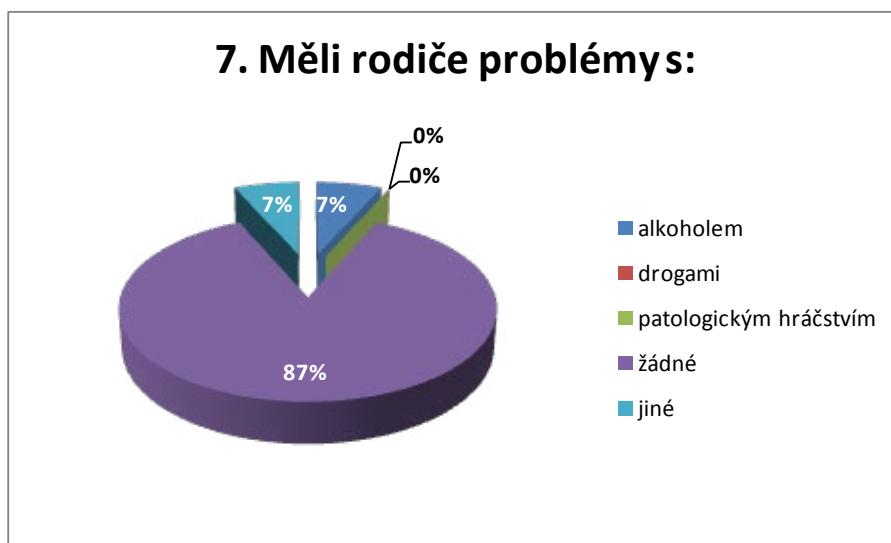


Z 15 dotazovaných respondentů v případě vážných problémů, zda mohou hledat oporu ve vlastní rodině 15 (100%) ano, mohu kdykoliv, 0(0%) ano, ale pouze pokud prokazatelně nebudu užívat drogy, 0 (0%) ano, ale pouze pokud prokazatelně nebudu užívat alkohol, 0(0%) nevím, zkusil bych to, 0 (0%) ne, v žádném případě.

Zdroj: vlastní dotazník

7. Měli rodiče problémy s:	
alkoholem	1
drogami	0
patologickým hráčstvím	0
žádné	13
jiné (uveďte)	1

Graf 7:

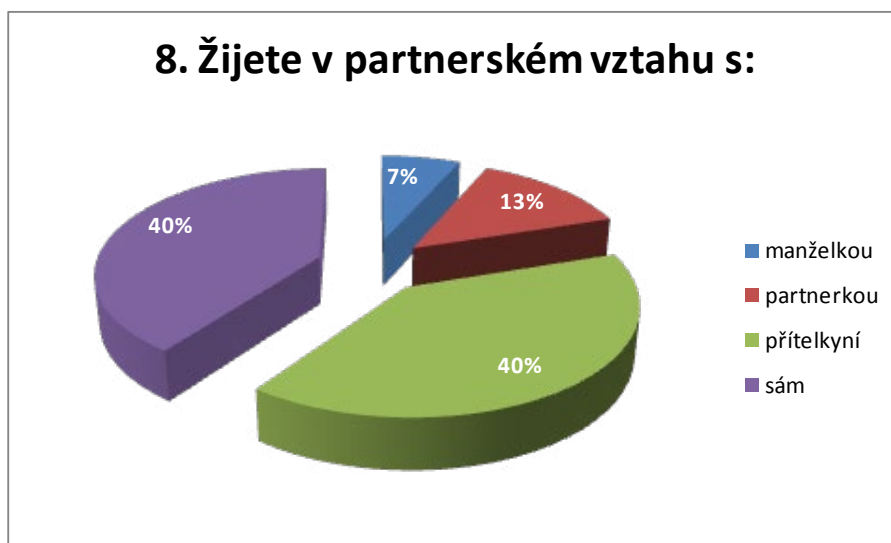


Z vyplněných 15 dotazníků respondentů problémy rodičů byly zastoupeny počtem 1 (7%) s alkoholem, 0 (0%) s drogami, 0 (0%) žádné, 0 (0%) s patologickým hráčstvím, 13 (87%) nemělo žádné problémy, 1 (7%) mělo jiné problémy.

Zdroj: vlastní dotazník

8. Žijete v partnerském vztahu s:	
manželkou	1
partnerkou	2
přítelkyní	6
sám	6

Graf 8:

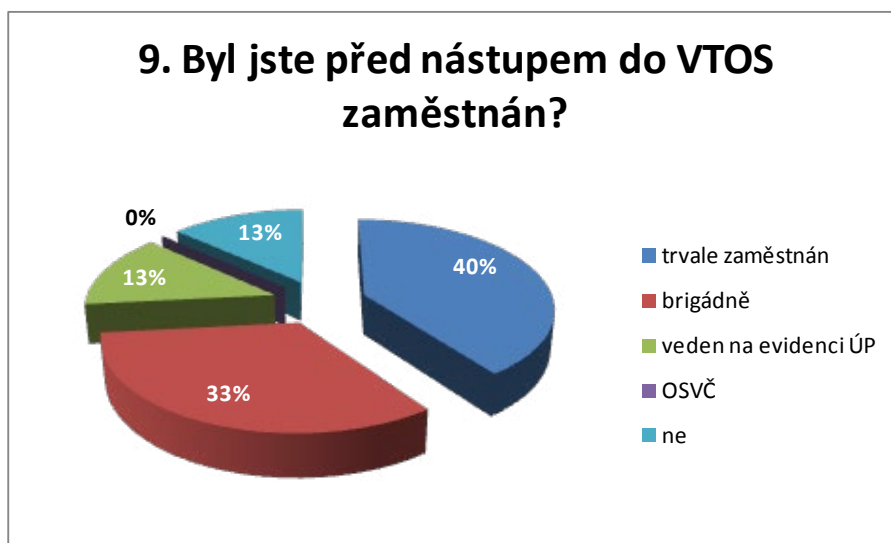


Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů dle partnerského vztahu uvedl 1 (7%) svazek s manželkou, 2 (13%) s partnerkou, 6 (40%) s přítelkyní, 6 (40%) sám.

Zdroj: vlastní dotazník

9. Byl jste před nástupem do VTOS zaměstnán?	
trvale zaměstnán	6
brigádně	5
veden na evidenci Úřadu práce	2
osoba samostatně výdělečně činná	0
ne	2

Graf 9:



Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů dle zaměstnanosti před nástupem do VTOS byli zastoupeni počtem 6 (40%) trvale zaměstnán, 5 (33%) brigádně, 2 (13%) vedeni na evidenci Úřadu práce, 0 (0%) osoba samostatně výdělečně činná, 2 (13%) nebyli zaměstnání.

Zdroj: vlastní dotazník

10. Celkem odpracovaných let v zaměstnání:	
žádné	1
do 2 let	2
do 5 let	5
do 10 let	2
do 15 let	0
více	5

Graf 10:



Z 15 dotázaných respondentů uvedlo odpracovaných let 1 (7%) žádné zaměstnání, 12 (13 %) do 2 let, 5 (33%) do 5 let, 2 (13%) do 10 let, 0 (0%) do 15 let, 5 (33%) více let.

Zdroj: vlastní dotazník

11. Jakým způsobem jste si obstarával finanční prostředky k živobytí?	
práce v řádném pracovním poměru	10
rodinné finanční prostředky (úspory)	1
jinak	4

Graf 11:

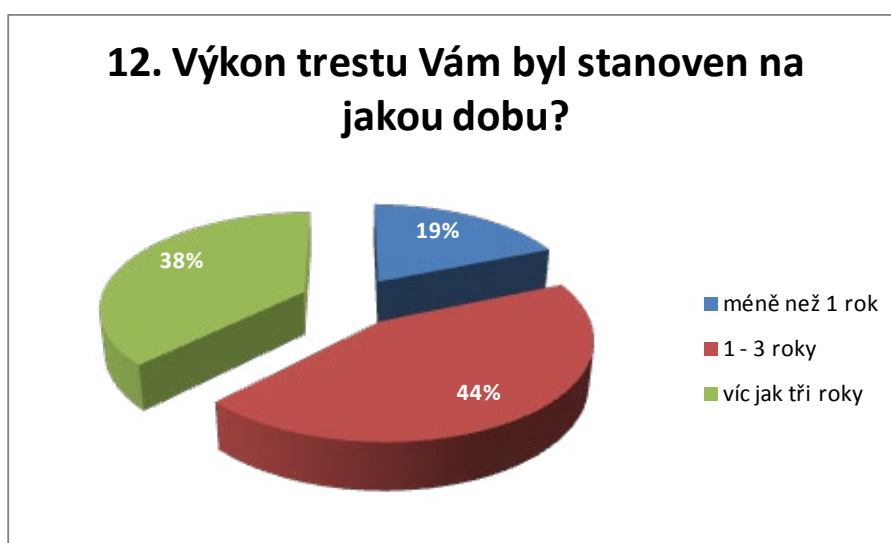


Z celkového počtu 15 dotázaných při obstarávání finančních prostředků k živobytí uvedlo 10 (67%) respondentů, že má práci v řádném pracovním poměru, 1 (7%) má rodinné finanční prostředky (úspory), 4 (27%) jinak.

Zdroj: vlastní dotazník

12. Výkon trestu Vám byl stanoven na jakou dobu?	
méně než 1 rok	3
1 – 3 roky	7
víc jak 3 roky	6

Graf 12:

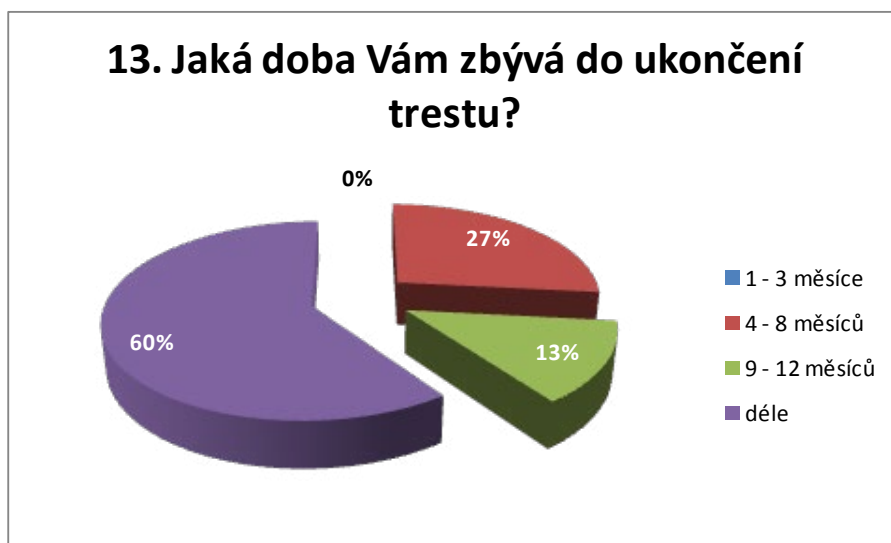


Z 15 dotázaných respondentů dle délky výkonu trestu odnětí svobody uvedlo 3 (19%) méně než 1 rok, 7 (44%) 1 -3 roky, 6 (38%) více jak 3 roky.

Zdroj: vlastní dotazník

13. Jaká doba Vám zbývá do ukončení trestu?	
1 – 3 měsíce	0
4 – 8 měsíců	4
9 – 12 měsíců	2
déle	9

Graf 13:

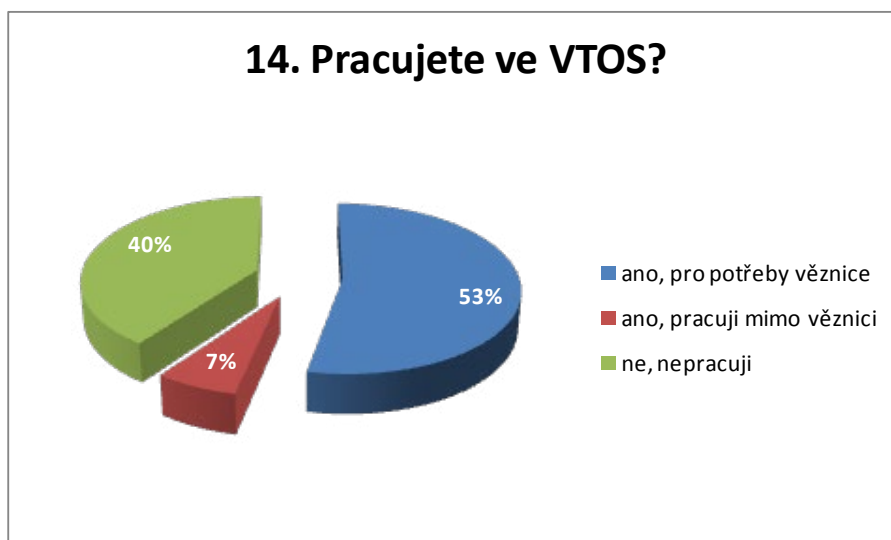


Z 15 dotázaných respondentů uvedlo dobu, která zbývá do ukončení trestu 0 (0%) 1-3 měsíce, 4 (27%) 4- 8 měsíců, 2 (13%) 9 – 12 měsíců, 9 (60%) déle.

Zdroj: vlastní dotazník

14. Pracujete ve VTOS?	
ano, pro potřeby věznice	8
ano, pracuji mimo věznici	1
ne, nepracuji	6

Graf 14:

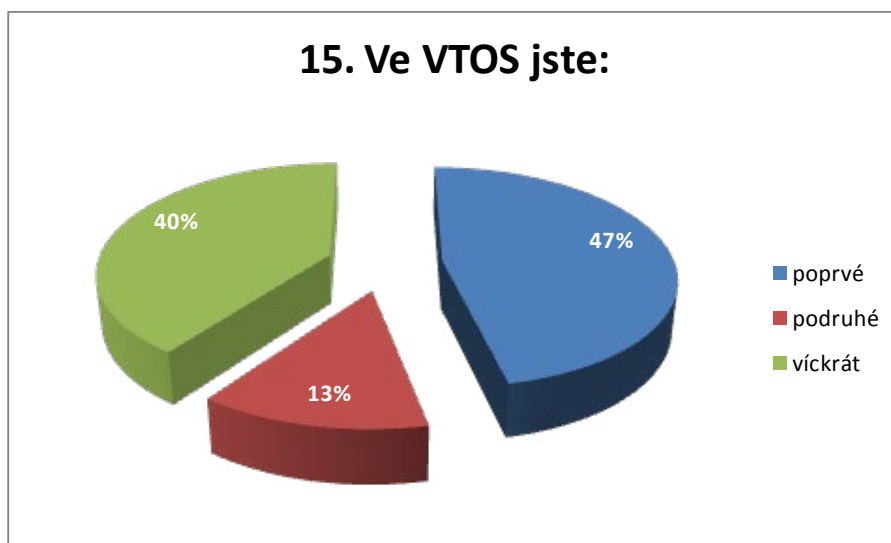


Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů pracuje ve VTOS: 8 (53%) respondentů pro potřeby věznice, 1 (7%) respondent pracuje mimo věznici, 6 (40%) respondentů nepracuje.

Zdroj: vlastní dotazník

15. Ve VTOS jste:	
poprvé	7
podruhé	2
víckrát	6

Graf 15:

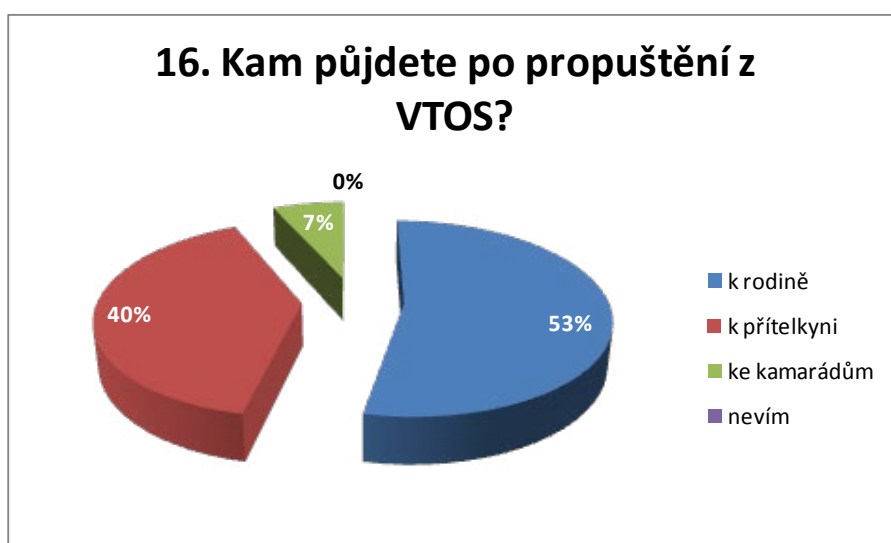


Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů dle četnosti výkonu trestné činnosti uvedlo 7 (47%) respondentů, že je ve výkonu trestu odnětí svobody poprvé, 2 (13%) podruhé, 6 (40%) po třetí.

Zdroj: vlastní dotazník

16. Kam půjdete po propuštění z VTOS?	
k rodině	8
k přítelkyni	6
ke kamarádům	1
nevím	0

Graf 16:

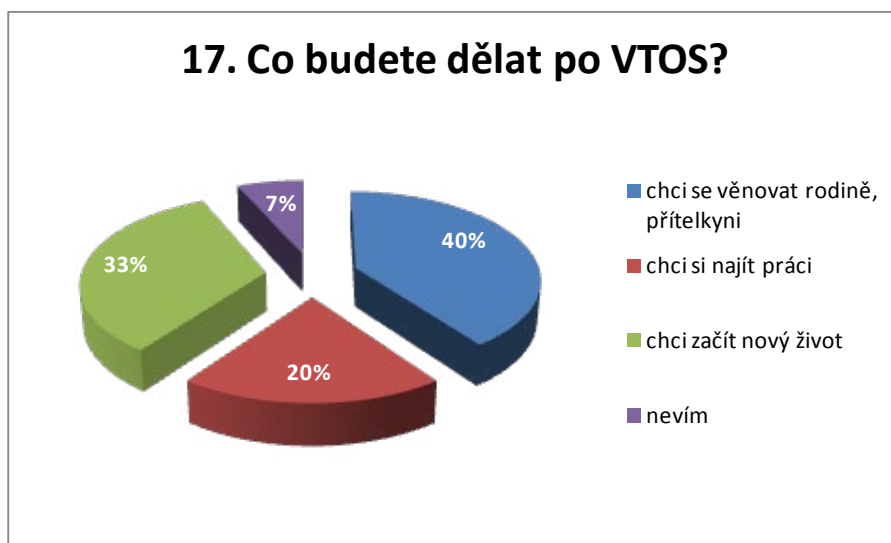


Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů kam půjdou po propuštění z VTOS uvedlo 8 respondentů (53%) k rodině, 6 respondentů (40%) k přítelkyni, 1 respondent (7%) ke kamarádům, 0 respondentů (0%) neví.

Zdroj: vlastní dotazník

17. Co budete dělat po VTOS?	
chci se věnovat rodině, přítelkyni	6
chci si najít práci	3
chci začít nový život	5
nevím	1

Graf 17:



Z 15 dotázaných respondentů, co bude dělat po VTOS uvedlo: 6 (40%) respondentů se chce věnovat rodině, přítelkyni, 3 (20%) respondenti si chtějí najít práci, 5 (33%) respondentů chce začít nový život, 1 (7%) respondent neví.

Zdroj: vlastní dotazník

18. Jsem řidič	
amatér	6
profesionál	9

Graf 18:



Z 15 dotázaných respondentů uvedlo jsem řidič 6 (40%) amatér, 9 (60%) profesionál.

Zdroj: vlastní dotazník

19. Jsem řidič národnosti:	
české	15
cizí (uveďte jaké)	0

Graf 19:

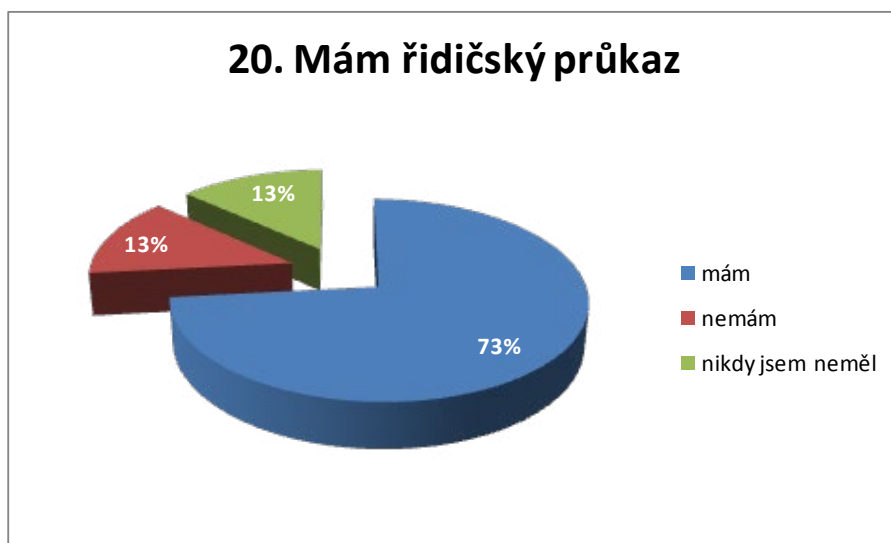


Z 15 dotázaných respondentů uvedlo řidiče dle národnosti 15 (100%) české, 0 (0%) cizí.

Zdroj: vlastní dotazník

20. Mám řidičský průkaz	
mám	11
nemám	2
nikdy jsem neměl	2

Graf 20:

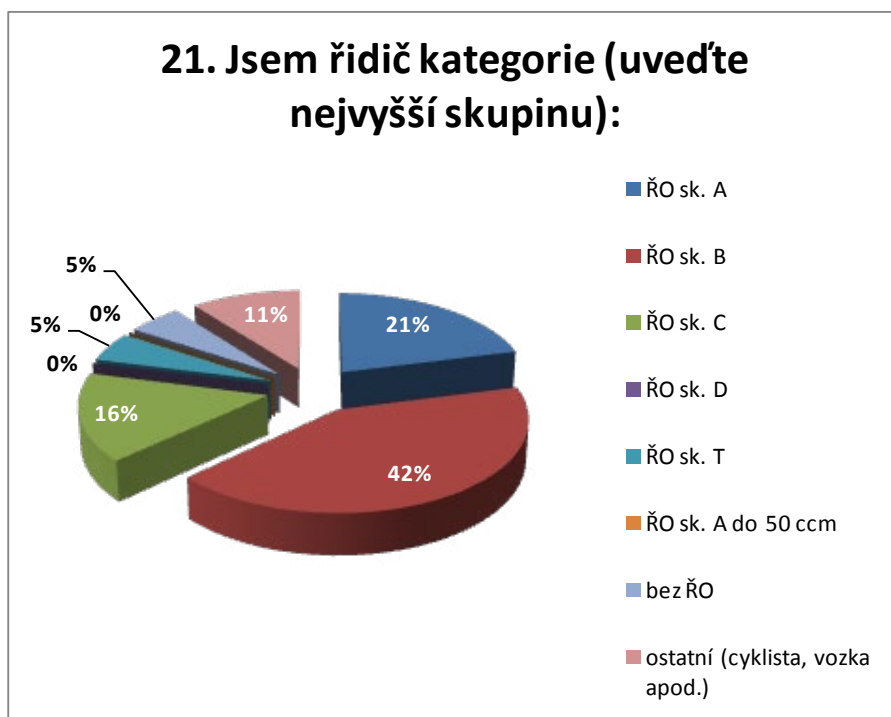


Z vyplněných 15 dotazníků respondentů uvedlo 11 (73%) vlastní řidičský průkaz, 2 (13%) nemají a 2 (13%) nikdy neměli.

Zdroj: vlastní dotazník

21. Jsem řidič kategorie (uvedte nejvyšší skupinu):	
ŘO sk. A	4
ŘO sk. B	8
ŘO sk. C	3
ŘO sk. D	0
ŘO sk. T	1
ŘO sk. A do 50 ccm	0
bez ŘO	1
ostatní řidiči vozidel (cyklista, vozka apod.)	2

Graf 21:

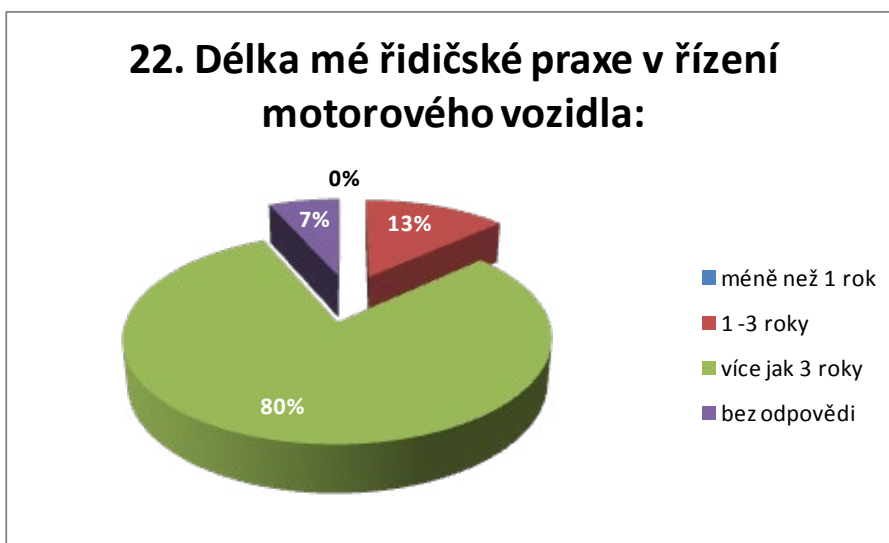


Z 15 dotázaných respondentů uvedlo dle řidiče kategorie řidičského oprávnění nejvyšší skupiny 4 (21%) ŘO sk. A, 8 (42%) ŘO sk. B, 3 (16%) ŘO sk. C, 0 (0%) ŘO sk. D, 1 (5%) ŘO sk. T, 0 (0%) ŘO sk. A do 50 ccm, 1 (5%) bez ŘO, 2 (11%) ostatní řidiči vozidel (cyklista, vozka apod.)

Zdroj: vlastní dotazník

22. Délka mé řidičské praxe v řízení motorového vozidla:	
méně než 1 rok	0
1 – 3 roky	2
více jak 3 roky	12
bez odpovědi	1

Graf 22:

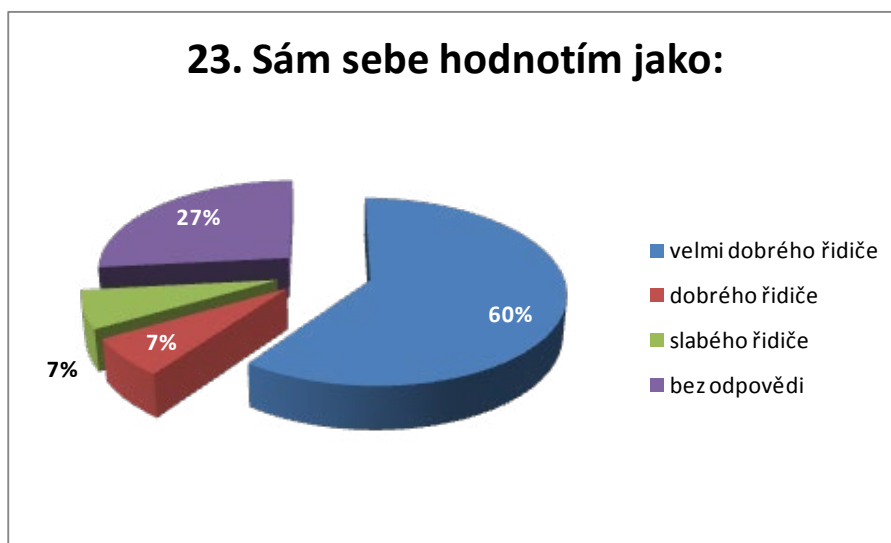


Z vyplněných 15 dotazníků dle délky řidičské praxe v řízení motorového vozidla uvedlo 0 (0%) méně než 1 rok, 2 (13%) 1-3- roky, 12 (80 %) více jak 3 roky, 1 (7%) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

23. Sám sebe hodnotím jako:	
velmi dobrého řidiče	9
dobrého řidiče	1
slabého řidiče	1
bez odpovědi	4

Graf 23:

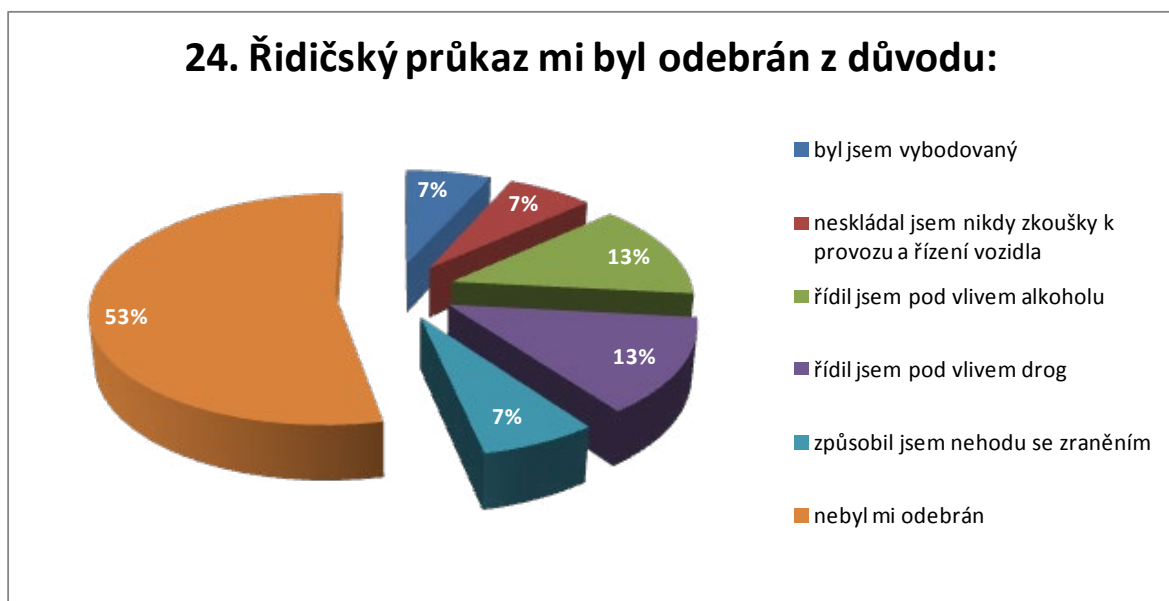


Z 15 dotázaných respondentů ohodnotilo dle způsobu sami sebe uvedlo 9 (60 %) velmi dobrého řidiče, 1 (7 %) dobrého řidiče, 1 (7 %) slabého řidiče, 4 (27 %) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

24. Řidičský průkaz mi byl odebrán z důvodu:	
byl jsem vybodovaný	1
neskládal jsem nikdy zkoušky k provozu a řízení vozidla	1
řídil jsem pod vlivem alkoholu	2
řídil jsem pod vlivem drog	2
způsobil jsem nehodu se zraněním	1
nebyl mi odebrán	8

Graf 24:

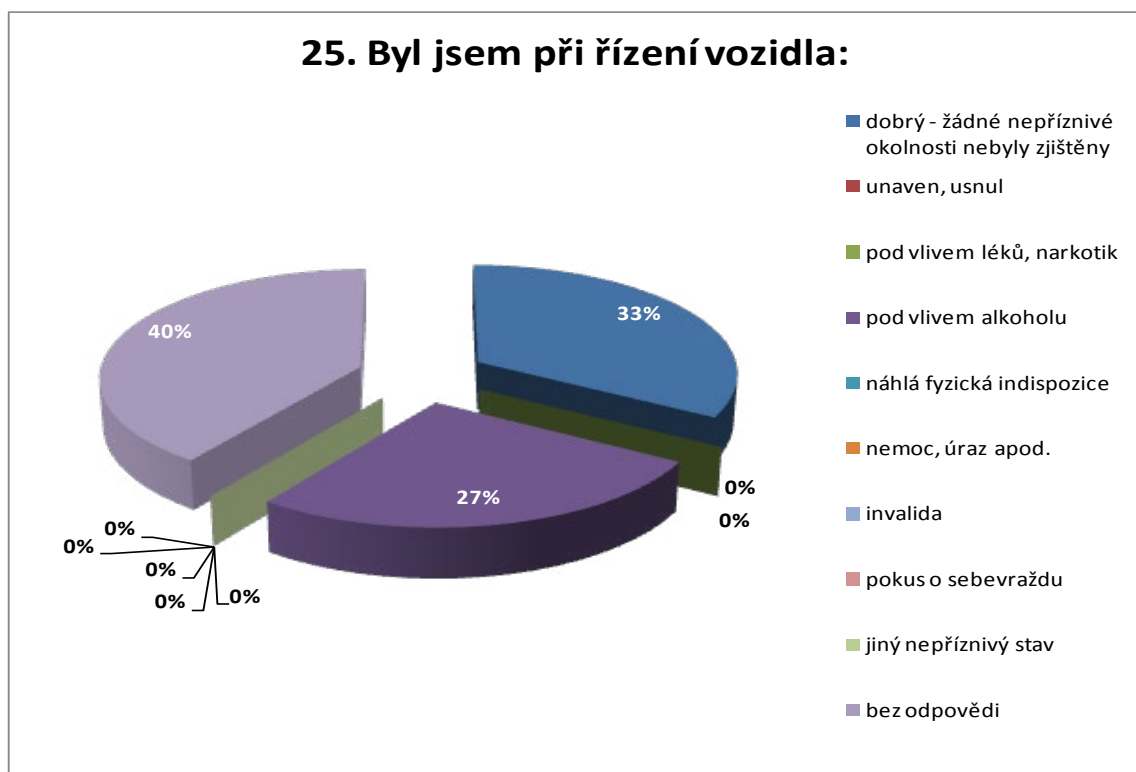


Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů řidičský průkaz byl odebrán z důvodu: byl jsem vybodovaný uvedlo 1 (7%), neskládal jsem nikdy zkoušky k provozu a řízení vozidla uvedlo 1 (7%), řídil jsem pod vlivem alkoholu uvedlo 2 (13%), řídil jsem pod vlivem drog uvedlo 2 (13%), způsobil jsem nehodu se zraněním uvedl 1 (7%), nebyl mi odebrán uvedlo 8 (53%).

Zdroj: vlastní dotazník

25. Byl jsem při řízení vozidla:	
dobry - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny	5
unaven, usnul	0
pod vlivem léků, narkotik	0
pod vlivem alkoholu	4
náhlá fyzická indispozice	0
nemoc, úraz apod.	0
invalida	0
pokus o sebevraždu	0
jiný nepříznivý stav	0
bez odpovědi	6

Graf 25:



Z vyplněných 15 dotazníků dle řízení vozidla byli zastoupeni respondenti počtem 5 (33%) dobrý – žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny, 0 (0%) unaven, usnul, 0 (0%) pod vlivem léků, narkotik, 4 (27%) pod vlivem alkoholu, 0 (0%) náhlá fyzická indispozice, 0 (0%) nemoc, úraz apod., 0 (0%) invalida, 0 (0%) pokus o sebevraždu, 0 (0%) jiný nepříznivý stav, bez odpovědi 6 (40%).

Zdroj: vlastní dotazník

26. V minulosti jsem se dopustil Maření úředního rozhodnutí a řídil jsem bez ŘO	
ano	9
ne	6

Graf 26:

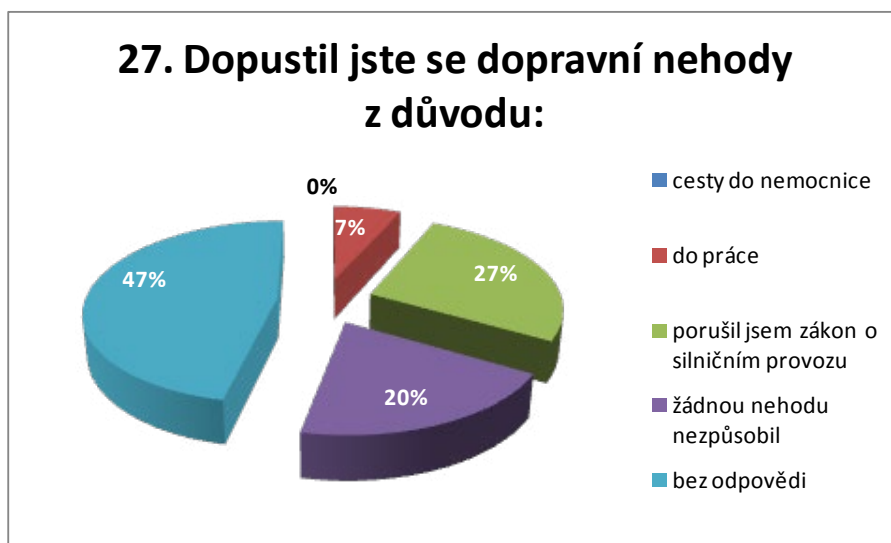


Z 15 dotázaných v otázce, zda se respondenti v minulosti dopustili Maření úředního rozhodnutí a řídili bez ŘO, ano odpovědělo 9 (60 %) respondentů, ne odpovědělo 6 (40 %) respondentů.

Zdroj: vlastní dotazník

27. Dopustil jste se dopravní nehody z důvodu:	
cesty do nemocnice	0
do práce	1
porušil jsem zákon o silničním provozu	4
žádnou nehodu nezpůsobil	3
bez odpovědi	7

Graf 27:

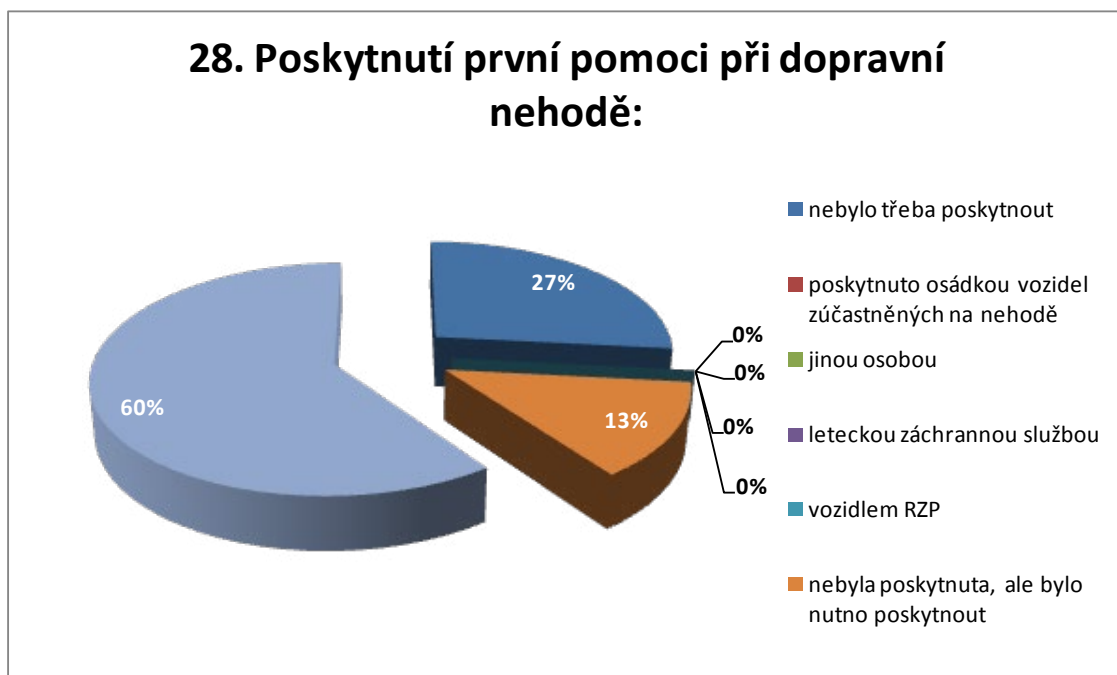


Z vyplněných 15 dotazníků se respondenti dopustili dopravní nehody z důvodu: 0 (0%) cesty do nemocnice, 1 (7%) do práce, 4 (27%) porušil jsem zákon o silničním provozu, 3 (20%) žádnou nehodu nezpůsobil, 7 (47%) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

28. Poskytnutí první pomoci při dopravní nehodě:	
nebylo třeba poskytnout	4
poskytnuto osádkou vozidel zúčastněných na nehodě	0
jinou osobou	0
leteckou záchrannou službou	0
vozidlem RZP	0
nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout	2
bez odpovědi	9

Graf 28:



Z 15 dotázaných v otázce na zájem respondentů o ochotě poskytnutí první pomoci při dopravní nehodě: nebylo třeba poskytnout odpověděli 4 respondenti (27 %), poskytnuto osádkou vozidel zúčastněných na nehodě odpovědělo 0 respondentů (0%), jinou osobou 0 respondentů (0%), leteckou záchrannou službou 0 respondentů (0%), vozidlem RZP 0 respondentů (0%), nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout 2 respondenti (13 %), bez odpovědi 9 (%) respondentů.

Zdroj: vlastní dotazník

29. Následky z dopravní nehody bylo:	
usmrcení	1
těžké zranění	1
lehké zranění	1
bez zranění	2
bez odpovědi	10

Graf 29:



Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů dle následků z dopravní nehody bylo: usmrcení uvedlo 1(7%) respondentů, těžké zranění 1 (7%) respondentů, lehké zranění 1 (7%) respondentů, bez zranění 2 ((13 %) respondentů, bez odpovědi 10 (67%) respondentů.

Zdroj: vlastní dotazník

30. Zranění jste způsobil:	
sobě	1
jiné osobě	1
nikomu	4
bez odpovědi	9

Graf 30:

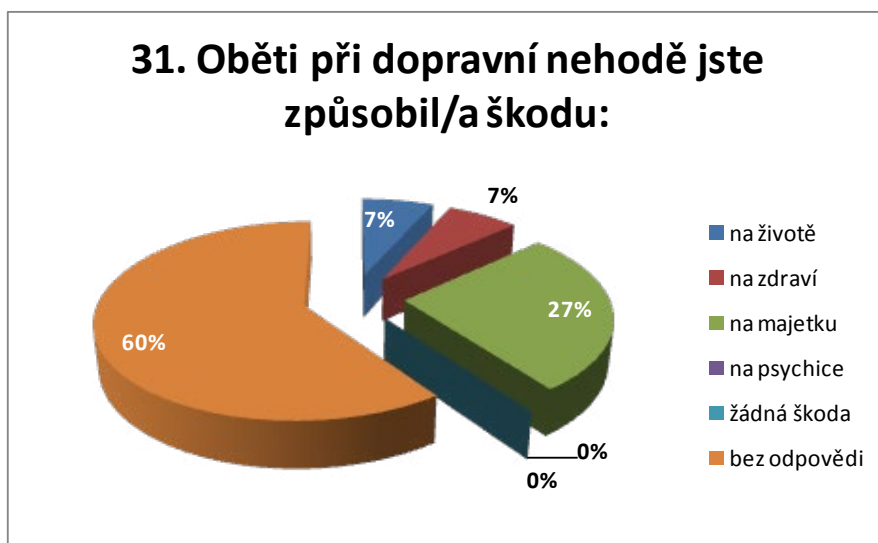


Z vyplněných 15 dotazníků respondentů bylo způsobeno zranění v zastoupení respondentů počtem 1 (7%) sobě, 1 (7%) jiné osobě, 4 (27%) nikomu, 9 (60%) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

31. Oběti při dopravní nehodě jste způsobil/a škodu:	
na životě	1
na zdraví	1
na majetku	4
na psychice	0
žádná škoda	0
bez odpovědi	9

Graf 31:



Z 15 dotázaných respondentů dle způsobu škody při dopravní nehodě uvedl 1 (7%) na životě, 1 (7%) na zdraví, 4 (27%) na majetku, 0 (0%) na psychice, 0 (0%) žádná škoda, 9 (60%) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

32. Trvání újmy u oběti dopravní nehody je:	
krátkodobá	1
dlouhodobá	1
celoživotní	1
žádná	2
bez odpovědi	10

Graf 32:

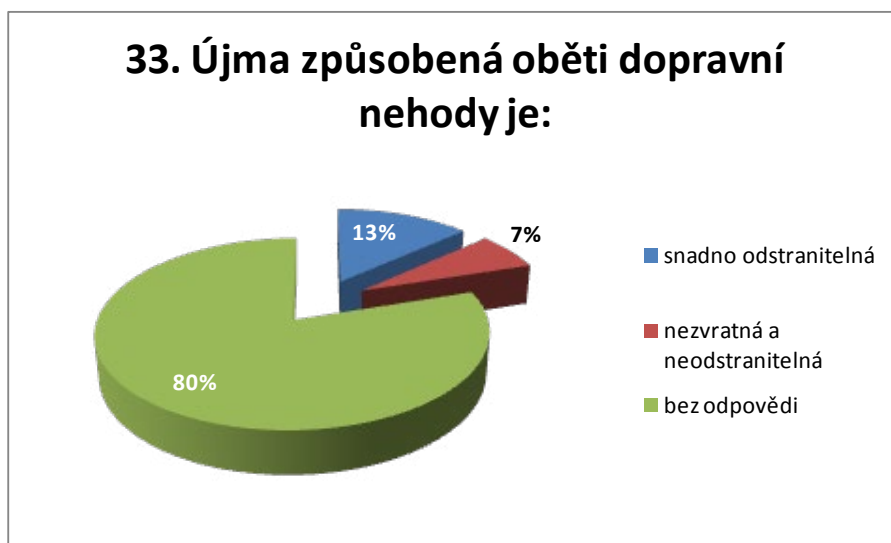


Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů trvání doby újmy uvedl 1 (7 %), že je to krátkodobá újma, 1 (7 %), že je to dlouhodobá újma, 1 (7 %), že je to celoživotní újma, že to není žádná újma 2 (13 %), bez odpovědi 10 (67 %).

Zdroj: vlastní dotazník

33. Újma způsobená oběti dopravní nehody je:	
snadno odstranitelná	2
nezvratná a neodstranitelná	1
bez odpovědi	12

Graf 33:



Z vyplněných 15 dotazníků dle odstranitelnosti újmy byli zastoupeni respondenti počtem 2 (13 %) snadno odstranitelná, 1 (7 %) nezvratná a neodstranitelná, 12 (80 %) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

34. Jste ochoten/ochotna vyjednávat o náhradě škody?	
ano	2
ne	1
bez odpovědi	12

Graf 34:

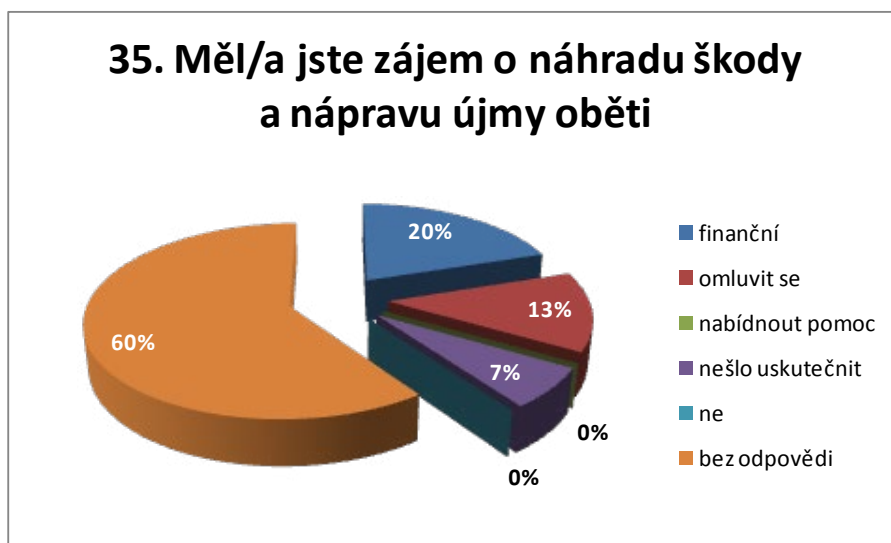


Z 15 dotázaných v otázce na zájem respondentů o ochotě vyjednávat o náhradě škody, ano odpověděli 2 respondenti (13 %), ne odpověděl 1 respondentů (7 %), bez odpovědi 12 (80 %) respondentů.

Zdroj: vlastní dotazník

35. Měl jste zájem o náhradu škody a nápravu újmy oběti	
finanční	3
omluvit se	2
nabídnout pomoc	0
nešlo uskutečnit	1
ne	0
bez odpovědi	9

Graf 35:



Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů zájem o náhradu škody finanční uvedli 3 respondenti (20%), omluvit se 2 (13%), nabídnout pomoc 0 (0%), nešlo to uskutečnit 1 (7%), 0 (30%) nemají zájem o náhradu škody, bez odpovědi 9 (60%).

Zdroj: vlastní dotazník

36. Oběť trestného činu byla poškozena:	
finančně	4
fyzicky (zhoršený zdravotní stav)	1
psychicky	2
nebyla poškozena	0
bez odpovědi	8

Graf 36:

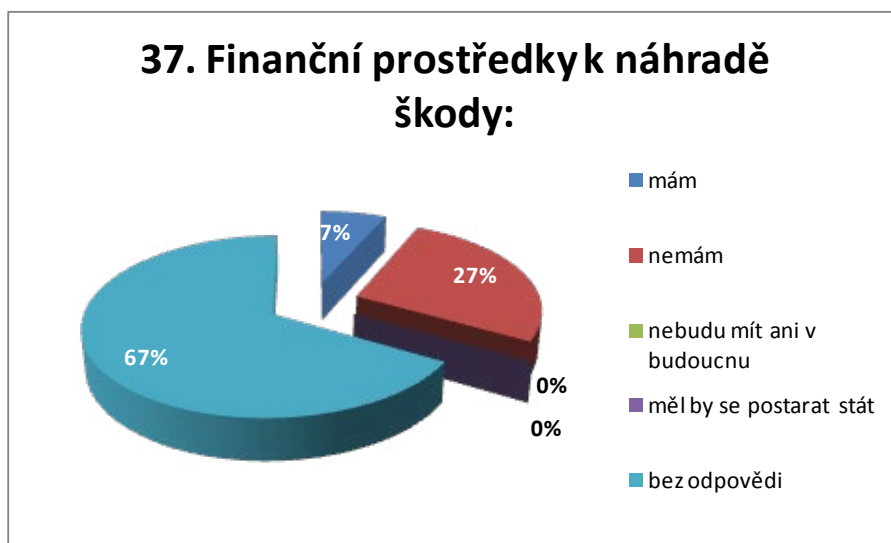


Z 15 dotázaných respondentů dle způsobu poškození oběti trestného činu v dopravě uvedli 4 (27%) finančně, 1 (7%) fyzicky (zhoršený zdravotní stav), 2 (13%), psychicky, 0 (0%) nebylo poškozeno, 8 (53%) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

37. Finanční prostředky k náhradě škody:	
mám	1
nemám	4
nebudu mít ani v budoucnu	0
měl by se postarat stát	0
bez odpovědi	10

Graf 37:

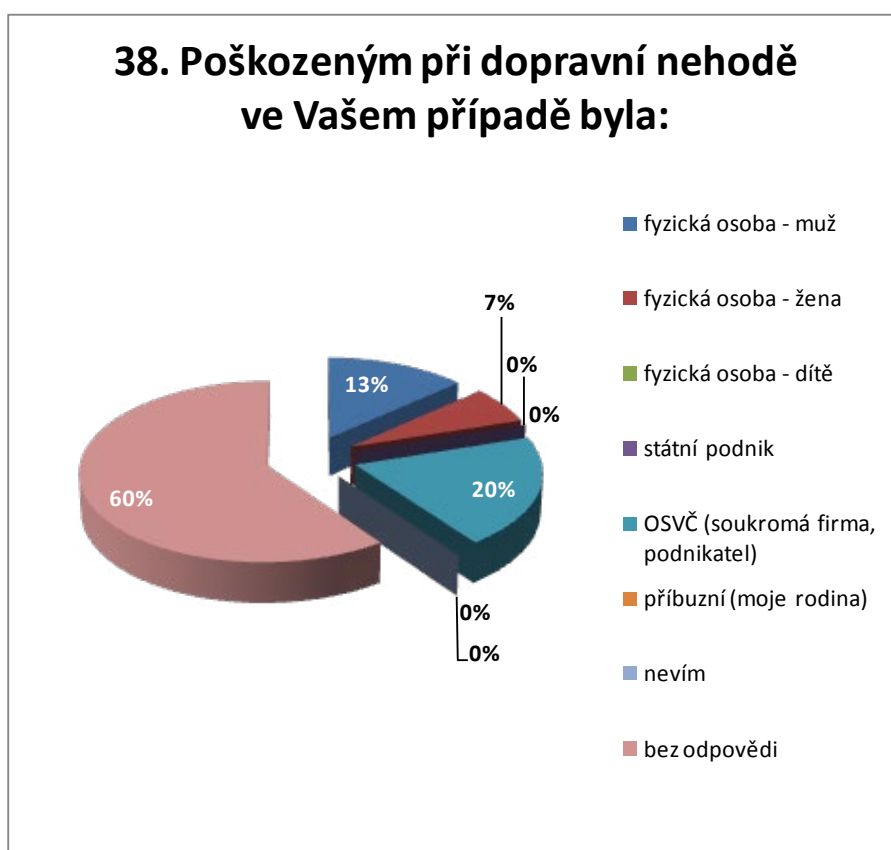


Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů dle finančních prostředků k náhradě škody uvedl 1 (7 %) mám, 4 nemám, 0 (0%) nebudu mít ani v budoucnu, 0 (0%) měl by se postarat stát, 10 (60%) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

38. Poškozeným při dopravní nehodě ve Vašem případě byla:	
fyzická osoba – muž	2
fyzická osoba – žena	1
fyzická osoba – dítě	0
státní podnik	0
OSVČ (soukromá firma, podnikatel)	3
příbuzní (moje rodina)	0
nevím	0
bez odpovědi	9

Graf 38:

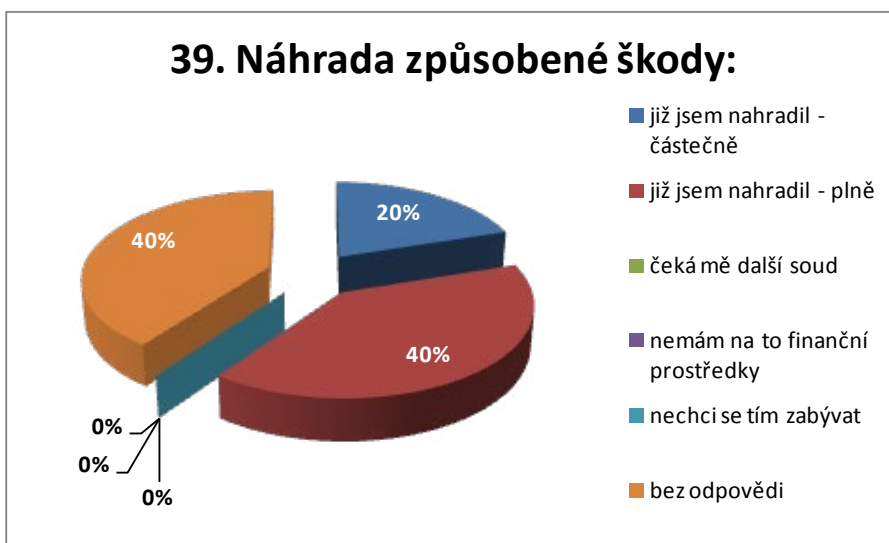


Z vyplněných 15 dotazníků respondentů dle typu poškozené při dopravní nehodě v jejich případě byli zastoupeni respondenti počtem 2(13 %) muž fyzická osoba, 1 (7 %) žena fyzická osoba, 0 (0 %) dítě fyzická osoba, 0 (0 %) státní podnik, 3 (20 %) osoba samostatně výdělečně činná, 0 (0 %) příbuzní (moje rodina), 0 (0 %) neví, 9 (60 %) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

39. Náhrada způsobené škody:	
již jsem nahradil – částečně	3
již jsem nahradil – plně	6
čeká mě další soud	0
nemám na to finanční prostředky	0
nechci se tím zabývat	0
bez odpovědi	6

Graf 39:

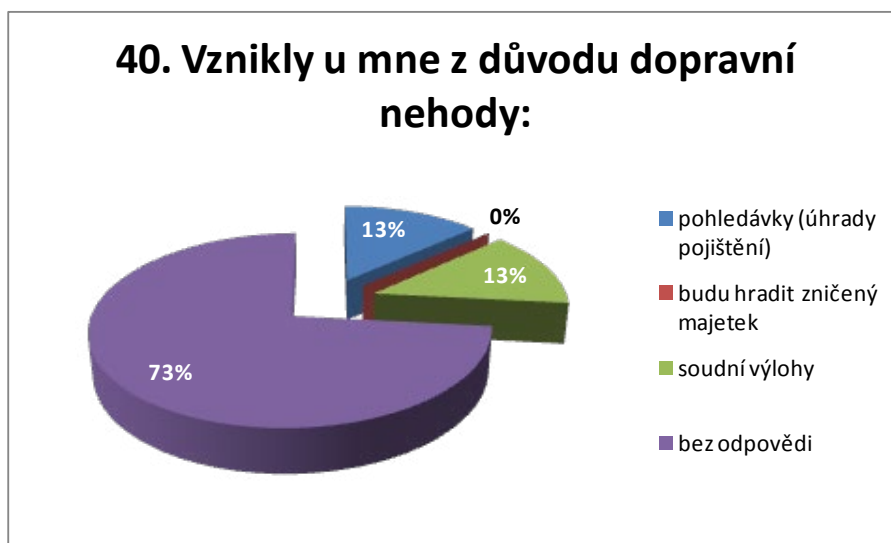


Z 15 dotázaných v otázce na náhrady způsobené škody: již jsem 3 (20 %) nahradil – částečně, 6 (40 %) již jsem nahradil – plně, 0 (0 %) čeká mě další soud, 0 (0 %) nemám na to finanční prostředky, 0 (0 %) nechci se tím zabývat, bez odpovědi 6 (40 %).

Zdroj: vlastní dotazník

40. Vznikly u mne z důvodu dopravní nehody:	
pohledávky (úhrady pojištění)	2
budu hradit zničený majetek	0
soudní výlohy	2
bez odpovědi	11

Graf 40:



Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů vznikly u nich z důvodu dopravní nehody: pohledávky (úhrady pojištění) uvedli 2 (13%) respondenti, budou hradit zničený majetek uvedlo 0 (0%) respondentů, soudní výlohy uvedli 2 respondenti (13%), bez odpovědi 11 respondentů (73%).

Zdroj: vlastní dotazník

41. S dopadem trestného činu při dopravní nehodě na oběť a způsobenou škodu jsem se již:	
vyrovnal	2
nevyrovnal – trápí mě to	0
budu se snažit to v budoucnu napravit	1
bez odpovědi	12

Graf 41:

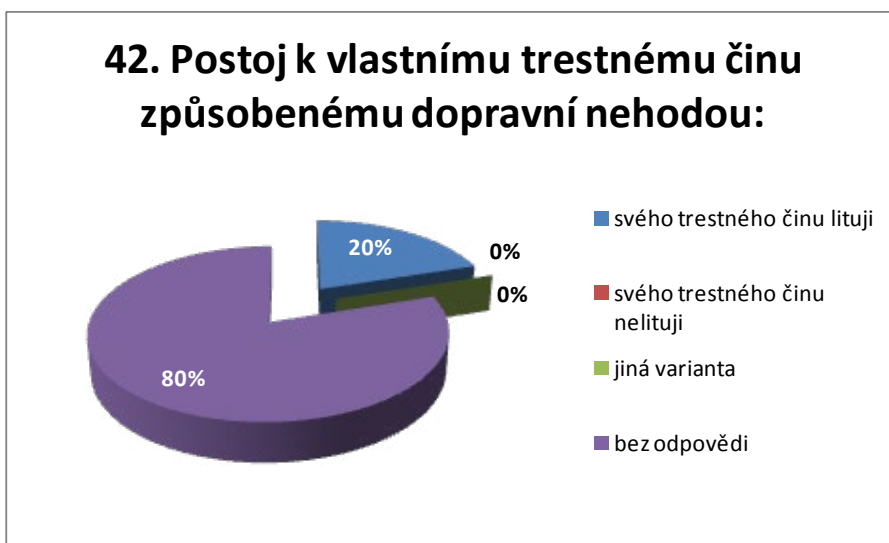


Z 15 dotázaných v otázce na rozložení respondentů dle vyrovnání se s dopadem trestného činu a způsobené škody na oběť se 2 respondenti (13 %) vyrovnali, 0 (0 %) nevyrovnalo – trápí mě to, 1 (7 %) se bude snažit v budoucnu způsobenou škodu nahradit, 12 (80 %) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

42. Postoj k vlastnímu trestnému činu způsobenému dopravní nehodou:	
svého trestného činu lituji	3
svého trestného činu nelituji	0
jiná varianta	0
bez odpovědi	12

Graf 42:

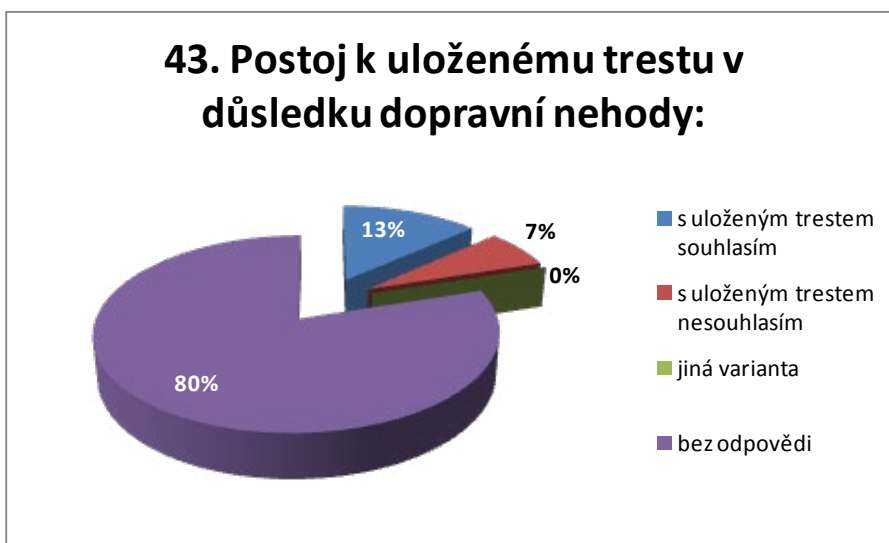


Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů dle postoje k vlastnímu trestnému činu způsobenému dopravní nehodou: 3 (20 %) svého trestného činu litují, 0 (0 %) svého trestného činu nelitují, 0 (0 %) činu nelitují jiná varianta, 12 (80 %) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

43. Postoj k uloženému trestu v důsledku dopravní nehody:	
s uloženým trestem souhlasím	2
s uloženým trestem nesouhlasím	1
jiná varianta	0
bez odpovědi	12

Graf 43:



Z celkového počtu 15 dotázaných respondentů postoj k uloženému trestu v důsledku dopravní nehody: rozložení respondentů dle 2 (13 %) s uloženým trestem souhlasím, 1 (7%) s uloženým trestem nesouhlasím, 0(0%) jiná varianta, 12 (80%) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

44. Budete znovu usilovat o získání řidičského oprávnění?	
ano	6
ne	0
již nikdy nebudu řídit motorové vozidlo	0
bez odpovědi	9

Graf 44:

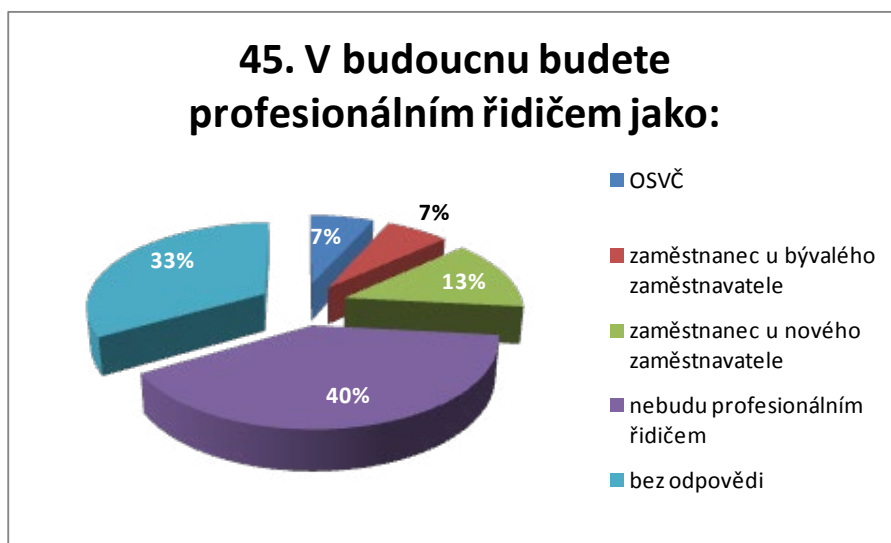


Z 15 dotázaných respondentů budou znovu usilovat o získání řidičského oprávnění uvedlo 6 respondentů (40 %) ano, 0 repondentů (0 %) ne, 0 (0 %) již nikdy nebudu řídit motorové vozidlo, bez odpovědi 9 respondentů (60%).

Zdroj: vlastní dotazník

45. V budoucnu budete profesionálním řidičem jako:	
OSVČ	1
zaměstnanec u bývalého zaměstnavatele	1
zaměstnanec u nového zaměstnavatele	2
nebudu profesionálním řidičem	6
bez odpovědi	5

Graf 45:

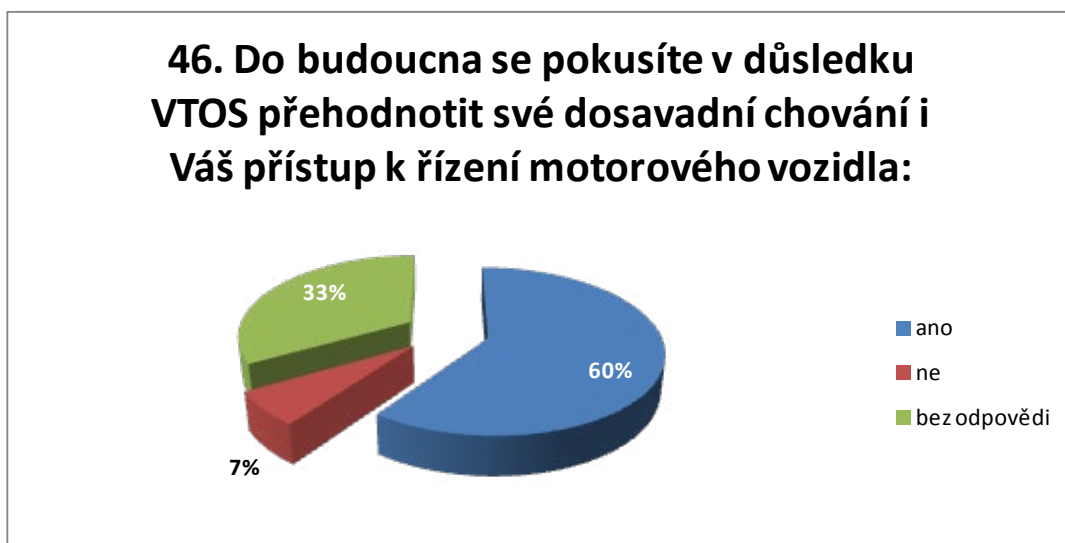


Z vyplněných 15 dotazníků, zda v budoucnu budou profesionálním řidičem jako: OSVČ uvedlo 1 (7%) respondent, zaměstnanec u bývalého zaměstnavatele uvedl 1 respondent (7%), zaměstnanec u nového zaměstnavatele uvedli 2 respondenti (13%), nebudu profesionálním řidičem uvedlo 6 respondentů (40%), bez odpovědi 5 respondentů (33%).

Zdroj: vlastní dotazník

46. Do budoucna se pokusíte v důsledku VTOS přehodnotit své dosavadní chování i Váš přístup k řízení motorového vozidla:	
ano	9
ne	1
bez odpovědi	5

Graf 46:

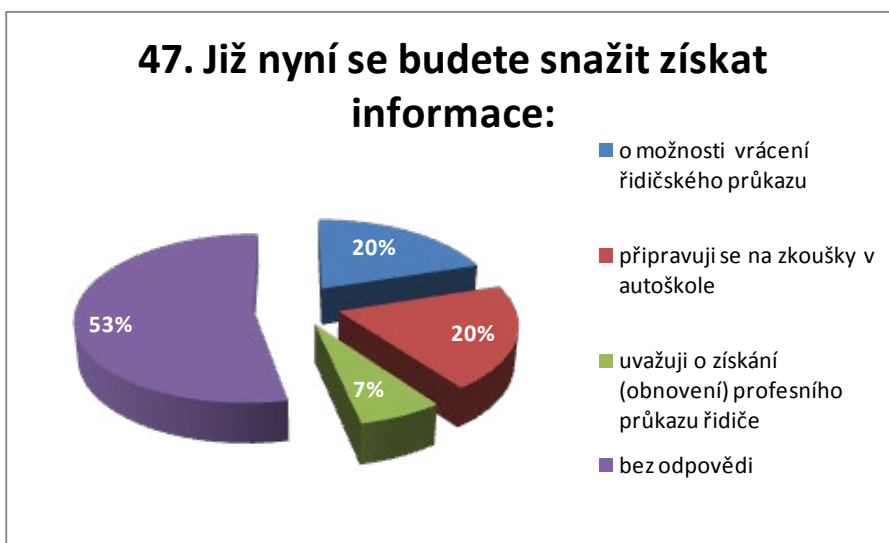


Z vyplněných 15 dotazníků dle odstranitelnosti újmy byli zastoupeni respondenti počtem z důvodu, kdy do budoucna se pokusí v důsledku VTOS přehodnotit své dosavadní chování i přístup k řízení motorového vozidla uvedlo ano 9 respondentů (60%), ne 1 respondent (7%), 5 respondentů (33%) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

47. Již nyní se budete snažit získat informace:	
o možnosti vrácení řidičského průkazu	3
připravuji se na zkoušky v autoškole	3
uvažuji o získání (obnovení) profesního průkazu řidiče	1
bez odpovědi	8

Graf 47:



Z 15 dotázaných v otázce na zájem respondentů o ochotě, kdy se budou snažit získat informace uvedli respondenti z důvodů 3 (20 %) o možnosti vrácení řidičského průkazu, 3 (20 %) připravuji se na zkoušky v autoškole, 1 (7 %) uvažují o získání (obnovení) profesního průkazu řidiče, 8 (53 %) bez odpovědi.

Zdroj: vlastní dotazník

48. Chtěl byste se zúčastnit speciálního programu se zaměřením na rizikové chování:	
ano	2
ne	7
bez odpovědi	6

Graf 48:



Z 15 dotázaných v otázce na zájem respondentů o ochotě zúčastnit se speciálního programu se zaměřením na rizikové chování: ano odpověděli 2 respondenti (13%), ne odpovědělo 7 respondentů (47%), bez odpovědi 6 respondentů (40%).

Zdroj: vlastní dotazník

49. Jak dlouho jste řidičem motorového vozidla? (kolik máte ujet)

Žádný respondent nevyplnil.

50. V čem vidíte možnost nápravy?

Žádný respondent nevyplnil.

10.2 Shrnutí anamnestických údajů:

Věkové rozložení respondentů je 18 až 61 let. V tomto výzkumu se potvrzuje zkušenost z praxe, že více pachatelů odsouzených za tr. činy v souvislosti s řízením motorového vozidla se nachází v mladším věku. Jedná se o respondenty se základním a středním vzděláním, jeden z nich je vysokoškolsky vzdělaný. Devět z nich pochází z úplné rodiny, u šesti z nich se rodiče rozvedli. Pro příznivou prognózu resocializace hovoří to, že všech 15 respondentů se domnívá, že v případě vážných problémů mohou hledat oporu ve své původní rodině.

V partnerském vztahu žilo devět respondentů, bez stálého partnera žilo šest z nich. I tito však mají oporu v širší rodině. Z rozhovoru vyplývá, že spáchaný tr. čin měl dopad na trvalost partnerských vztahů a ve čtyřech případech se vztah rozpadl.

Před nástupem do VTOS bylo pouze šest respondentů trvale zaměstnáno, další pracovali brigádně, čtyři nepracovali vůbec. Doba zaměstnání byla dva a více let. Z rozhovoru vyplynulo, že nejméně pět respondentů přišlo o zaměstnání v důsledku zaviněné dopravní nehody a po zadržení řidičského oprávnění. Deset z respondentů si před spáchaním tr. činu obstarávalo prostředky na živobytí v řádném pracovním poměru, jinak pět respondentů.

Z pohledu délky trestu byla většina respondentů odsouzena k trestu do tří let. Pět respondentů bylo odsouzeno v VTOS nad tři roky. Jednalo se o spáchané tr. činy s těžkým ublížením na zdraví nebo s usmrcením osoby v důsledku dopravní nehody.

Z patnácti respondentů je sedm kriminálně nezkušených, tito jsou ve VTOS poprvé. Osm dalších je již opakovaně ve VTOS. Většina respondentů je ve VTOS pracovníčně zařazena a chce pracovat. Šest aktuálně nepracujících respondentů očekává vyhodnocení jejich zdravotního stavu a následné pracovní zařazení v objektu věznice nebo na pracovištích mimo věznici.

Po VTOS plánuje většina respondentů návrat k blízkým osobám (rodina, přítelkyně, kamarád). Necítí se být sociálně vyloučeni, a i ve VTOS udržují kontakt formou návštěv, písemnou korespondencí a telefonáty. Po VTOS se chce šest respondentů věnovat rodině, tři si chtějí najít práci, pět z nich chce začít nový život a jeden z nich neví, co bude dělat – budoucnost si neplánuje.

Údaje z oblasti řízení auta a jiných vozidel:

Devět respondentů bylo před spácháním tr. činu profesionálními řidiči. Jedenáct respondentů mělo řidičský průkaz, dvěma byl řidičský průkaz odebrán, dva jezdili bez řidičského průkazu (nikdy si ho nepořídili). Dvanáct respondentů mělo delší řidičskou praxi než tři roky, hodnotili se většinou jako velmi dobří řidiči. Při řízení vozidla nebyly podle respondentů zjištěny žádné nepříznivé okolnosti, čtyři z nich však byli pod vlivem alkoholu.

Devět z patnácti respondentů se již v minulosti dopustilo maření úředního rozhodnutí a řídilo bez řidičského oprávnění. Při dopravní nehodě došlo k usmrcení a zranění osob ve třech případech. Újma u obětí dopravní nehody byla krátkodobá, dlouhodobá a celoživotní.

Způsobená škoda byla částečně nahrazena, většinou však respondentům chybí na úhradu škody finanční prostředky.

Dva z respondentů sdělují, že se již vyrovnali s dopadem trestného činu, další se k otázce nevyjadřují a dá se předpokládat, že se s dopadem tr. činu nevyrovnali. Tři z respondentů uvádějí, že svého trestného činu litují. Pouze dva respondenti souhlasí s uloženým trestem. Jeden z respondentů s uloženým trestem nesouhlasí a cítí se rozhodnutím soudu poškozen.

Všichni respondenti sdělují, že se pokusí v důsledku VTOS přehodnotit své dosavadní chování a přístup k řízení motorového vozidla. Již nyní se snaží získat informace o možnostech získání řidičského oprávnění a návrat k řízení motorového vozidla. Šest z nich sděluje, že již nebudou usilovat o práci profesionálního řidiče, čtyři chtějí pracovat jako profesionální řidiči. Pouze šest respondentů projevilo zájem o zařazení do speciálního programu zaměřeného na rizikové chování řidičů. Devět z respondentů neprojevilo zájem o zařazení do tohoto speciálního programu. V rozhovoru hovoří o tom, že se nepovažují za rizikové řidiče a k nehodám došlo pouze souhrou nešťastných náhod. Míru vlastního zavinění a podílu na dopravní nehodě mají tendenci zmenšovat, bagatelizovat. Může se jednat i o vytvořené obrany a potřebu vyrovnat se s tr. činem.

Odpověď na stanovené výzkumné otázky:

1) Jaké jsou vytvořeny podmínky pro resocializaci odsouzených pachatelů dopravních nehod v rámci Vězeňské služby ČR?

Na základě informací získaných z teoretického zkoumání problematiky resocializace pachatelů dopravních nehod v podmínkách výkonu trestu odnětí svobody ve věznicích v České republice a podkladů získaných z výzkumu realizovaného u vzorku odsouzených pachatelů dopravních nehod jsem dospěla k závěru, že v rámci Vězeňské služby ČR jsou vytvořeny dobré podmínky pro resocializaci odsouzených pachatelů dopravních nehod. V rámci odborné práce s vězněnými osobami mají vybraní pachatelé dopravních nehod možnost zapojit se do speciálního programu pro řidiče.

2) Mají pachatelé dopravních nehod zájem o účast na resocializačním programu pro pachatele dopravních nehod?

Všech patnáct respondentů bylo informováno o možnostech účasti v resocializačním programu pro řidiče – pachatele dopravních nehod. Pouze šest respondentů však projevilo aktivní zájem o zařazení do speciálního programu zaměřeného na rizikové chování řidičů.

ZÁVĚR

Z tohoto výzkumu nelze vzhledem k malému počtu respondentů ve vzorku zkoumaných osob vyvozovat obecné závěry. Je však zřejmé, že odsouzení pachatelé dopravních nehod mají v rámci VTOS možnost seznámit se s programem nabízeným v rámci odborné práce s odsouzenými osobami a odsouzení se mohou aktivně zapojit do tohoto programu.

Hlavní posláním této diplomové práce vidím v tom, že je zdůrazněna nutnost neustálého zájmu o problematiku resocializace pachatelů dopravních nehod. Získané zkušenosti z práce s těmito řidiči je možné uplatňovat při zkvalitnění další práce s pachateli dopravních nehod, zvláště pak při předcházení dopravních nehod a při preventivní práci. Získané poznatky je možné uplatnit při plánování dalšího výzkumu pachatelů dopravních nehod obecně a v rámci Vězeňské služby ČR. Vězeňská služba by měla i nadále intenzivně spolupracovat s Probační a mediační službou ČR.

V diplomové práci jsem dospěla k závěru, že je nezbytně nutné zabývat se nejen problematikou dopravy jako takové, ale bezpochyby i osobností pachatelů dopravních nehod. Se stále se zvyšujícím počtem motorových vozidel, potažmo jejich schopnostmi, kdy dosahují například vyšších rychlostí, tak nejenže narůstají materiální škody, ale přibývá i ztrát na životech. V současné době se stále setkáváme s některými jedinci, kteří se chovají netolerantně až agresivně.

Agresivní projevy pachatelů jsou významnou složkou příčin dopravních nehod. Dominantní je stále selhání pachatele v silničním provozu pod vlivem alkoholu. Klesá pozornost a pachatelé se začnou projevovat netaktně a rizikově. Rovněž rozpoznání pachatelů v běžném silničním provozu s možností následného upozornění na sebe mezi ostatními účastníky silničního provozu je velice nebezpečné. Trestný čin narušuje nejen rodinné vazby, ale může dojít i k vyloučení pachatele ze společnosti.

Ve výzkumu mezi pachateli dopravních nehod jsem se snažila nahlédnout do otevřené mysli a psychiky pachatelů v oblasti dopravy, a zmapovat alespoň částečně chování pachatele nutné pro bezpečné řízení. Obezámila jsem se tím, že pachatelé jsou schopni rozpoznat důsledky svého trestného činu, a proto neustále zdůrazňují negativní vlivy činu na svůj život. Bohužel jejich momentální postoje nelze brát zcela zodpovědně. A je zřejmé, že na tyto postoje má vliv věk, vyzrálost člověka, zkušenost, celková úroveň vzdělání.

Při zvyšování bezpečnosti dopravy stále hraje důležitou roli lidský činitel. V současné době jsou nejvýše aktuální rehabilitační kurzy pro pachatele dopravních nehod organizované ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu. Tyto kurzy jsou financované Ministerstvem vnitra. Realizace rehabilitačního programu pro pachatele je zvláště přínosná z hlediska snižování recidivy a ochrany společnosti.

Ráda se v této části zmíním o zkušenosti z mé práce, odrážející velmi dobré zkušenosti ze spolupráce s BESIPEM fungujícím v krajském městě České Budějovice. Zde byla například prováděna bezplatná činnost s očním lékařem zaměřená detailně přístrojem na ostrost zraku řidiče za volantem. Bezpečná jízda vyžaduje dobré vidění a správné rozpoznání viděného. Cílem BESIPU je pozitivně působit a motivovat na zvýšený zájem o problematiku bezpečnosti silničního provozu, ovlivňovat chování řidičů a ostatních účastníků v silničním provozu a tím přispívat ke snížení nesčetného množství dopravních nehod a zvláště jejich tragických následků.

Stát se snaží finančně dotovat tyto aktivity a klade zvláštní důraz na profesionalitu v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Přesto se domnívám, že by pachatelé dopravních nehod měli vykazovat známky větší ochoty a zapojit se zvláště do programu REPADO (Rehabilitační programy pro řidiče). V mezinárodním měřítku patří tento program k nejúčinnějším metodám práce s řidiči s problematickým průběhem praxe. Vězeňští psychologové, speciální pedagogové a sociální pracovníci provádějí tyto kurzy přímo ve věznicích. Řidiči recidivisté by měli dospět ke změně v postojích a chování, aby vše bylo v harmonii s programem státem zřízená a kontrolovaná instituce. Pachatelé nemají pouze nedostatky v řízení motorového vozidla a zvládnutí dopravních situací, ale zvláště v dodržování dopravních předpisů i společenských pravidel obecně. Charakteristická je neznalost pravidel, ale i neochota řídit motorové vozidlo zodpovědně. V této době boj s recidivou, kriminálním chováním obecně, spočívá v nutnosti absolvovat kurzy s konkrétními zvláštnostmi a specifiky jednotlivých pachatelů na nápravu.

Zkušenost z českého prostředí je protkána zakořeněným mýtem zkreslených představ o řízení motorového vozidla, a ten pak negativně ovlivňuje postoj k bezpečnosti silničního provozu. V současné době nárůst motorových vozidel s jejich četností a rychlostí pohybujících se na našich pozemních komunikacích v České republice dosahuje vysokých dimenzí. S tím je samozřejmě spojen nárůst dopravních nehod, při kterých dochází ke hmotným škodám nebo zraněním, která v mnoha případech končí smrtí.

Proto se tato problematika dotýká široké veřejnosti a má velký dopad do různých oblastí. V rámci České republiky vyvíjí Služba dopravní policie svou činností ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a řádnému plněním povinností, účinnou prevencí vůči všem ostatním účastníkům silničního provozu a v případě porušení zákona o silničním provozu odpovídající represí.

Význam diplomové práce vidím v tom, že jsem potvrdila nutnost nepolevovat v úsilí poskytovat pachatelům dopravních nehod následnou péči v podmínkách Vězeňské služby ČR, Probační a mediační služby ČR a Policie ČR. Je nutné v rámci prevence trestných činů účinně výchovně působit na potencionální pachatele dopravních nehod a postupovat v tom, aby byla provedena jejich změna v hodnotové orientaci a chování pro bezpečné řízení na pozemních komunikacích.

Seznam citací

- JANDOUREK, J. *Sociologický slovník*. Nakladatelství Portál, Praha 2001, ISBN 80-7178--535-0, s. 204
- Akademický slovník cizích slov, díl II. L-Ž*. Academia, Praha 1995, ISBN 80-200-0524-2, s. 660
- Velký sociologický slovník, II. Svazek, P-Z*. Nakladatelství Karolinum, Praha 1996, ISBN 80-7184-310-5 s. 924 – 925
- HEJDA, J., HEŘMAN, R. *Kriminologie*. FM VŠE Jindřichův Hradec 2006, s. 30, s. 31, s. 15
- ZOUBKOVÁ, I., CEJP, M., MAREŠOVÁ, A., MOULISOVÁ, M., NIKL, J., SCHEINOST, M. *Kriminologický slovník*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2011, ISBN 978—80-7380-321-4, s. 91
- JELÍNEK, J. a kol. *Trestní zákoník a trestní řád*. Nakladatelství Leges, Praha 2009, ISBN 978-70-87212-22-6, s. 23
- ÚZ 361/2000 Sb. – Pravidla silničního provozu*. Nakladatelství Sagit, Ostrava-Hrabůvka 2008, ISBN 978-80-7488-001-8, s. 7
- HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 13
- ÚZ 361/2000 Sb. – Pravidla silničního provozu*. Nakladatelství Sagit, Ostrava-Hrabůvka 2008, ISBN 978-80-7208-682-5, s. 7, s. 25
- JEDLIČKA, R., KLÍMA, P., KOŤA, J., NĚMEC, J., PILAŘ, J. *Děti a mládež v obtížných životních situacích: nové pohledy na problematiku životních krizí, deviací a úlohu pomáhajících profesí*. vydává Themis 2004, ISBN 80-7312-038-0, str. 15
- PROCHÁZKA, M., SOMR, M. *Kapitoly z dějin vzdělávání dospělých*. Nakladatelství V – Studio, s.r.o., České Budějovice 2008, ISBN 978-80-254-1919-9, s. 6
- HARTL, P. *Psychologický slovník*. Vydal Jiří Budka, Praha 1993, ISBN 80-90 15 49-0-5, s. 177
- ZOUBKOVÁ, I., CEJP, M., MAREŠOVÁ, A., MOULISOVÁ, M., NIKL, J., SCHEINOST, M. *Kriminologický slovník*. Vydavatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2011, ISBN 978-80-7380-312-4, s. 143

- JANDOUREK, J. *Sociologický slovník*. Nakladatelství Portál, Praha 2001, ISBN 80-7178--535-0, s. 202
- PRŮCHA, J., WALTEROVÁ, E., MAREŠ, J. *Pedagogický slovník*. Portál, Praha 1995, ISBN 80-7178-029-4, s. 187
- ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 49, s. 51, s. 52
- HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 22
- ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3, s. 52, s. 53, s. 54 – 55
- JEDLIČKA, R., KLÍMA, P., KOŤA, J., NĚMEC, J., PILAŘ, J. *Děti a mládež v obtížných životních situacích: nové pohledy na problematiku životních krizí, deviací a úlohu pomáhajících profesí*. Vydavatelství Themis, Praha 2004, ISBN 80-7312-038-0
- Akademický slovník cizích slov, díl II. L – Ž*. Academia, Praha 1995, ISBN 80-200-0524-2
- MATOUŠEK, O., KROFTOVÁ, A. *Mládež a delikvence*. Nakladatelství Portál, Praha 1998, 2003, ISBN 80-7178-771-X, s. 45
- ČÍRTKOVÁ, L. *Forenzní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2004/2009, ISBN 978-80-7380-213-4, s. 62
- HARTL, P. *Psychologický slovník*. Nakladatelství Budka, Praha 1994, ISBN 80-90-15 49-0-5, s. 134
- HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 58
- KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 50, s. 51, s. 58, s. 118, s. 122
- HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005, ISBN 80-7178-542-3, s. 17 – 18, s. 92, s. 58
- KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-5466-5, s. 93

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Vydavatelství Portál, Praha 2005,

ISBN 80-7178-542-3, s. 185, s. 186, s. 14, s. 13, s. 15 – 16

KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*.

Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013,

ISBN 978-80-260-5466-5, s. 86, s. 160

HEJDA A KOLEKTIV, J. *Vybraná témata kriminalistiky a trestního práva*.

Nakladatelství Oeconomica, Praha 2007, ISBN 978-80-245-1163-4, s. 170

KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*.

Vydavatel Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, Praha, 2013, ISBN 978-80-260-

5466-5, s. 142, s. 136

Seznam použité literatury

1. *Akademický slovník cizích slov*. díl II. L – Ž, Academia, Praha 1995, ISBN 80-200-0524-2
2. BERAN, T. *Nová pravidla silničního provozu a silniční zákon 361/2000 Sb.* Nakladatelství Computer Press, 2006, ISBN 978-880- 251-109-090
3. BERAN, T. *Dopravní nehody*. Nakladatelství Computer Press, 2007, ISBN 978-880- 251-179-10
4. BLATNÍKOVÁ, Š., NETÍK, K. *Predikce vývoje pachatele*. Praha, IKSP 2008, ISBN 978-80-7338-075-5
5. ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3
6. ČÍRTKOVÁ, L. *Forenzní psychologie*. Vydavatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2004, 2009, ISBN 978-80-7380-213-4
7. DRAŠTÍK, A., ENGELMANN, J., FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Nakladatelství Poradce, 2011, ISBN: 978-80-7365-327-9
8. HÁLA, J. *Úvod do teorie a praxe vězeňství*. České Budějovice, Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2005, ISBN 80-86708-05-5
9. HAVLÍK, R., KOŤA, J. *Sociologie výchovy a školy*. Praha, Portál 2002, ISBN 80-7178-635-7
10. HEJDA, J. *Úvod do občanského práva*. VŠE Praha, FM, Jindřichův Hradec 2004, ISBN 80-245-0704-8
11. HEJDA, J. a kol. *Výbraná témata kriminalistiky a trestního práva*. VŠE v Praze 2007, ISBN 978-80-245-1163-4
12. HEJDA, J., HEŘMAN, R. *Kriminologie*. FM VŠE Jindřichův Hradec 2006
13. HENDRYCH, D. a kol. *Právníký slovník*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003. ISBN 80-7179-740-5.
14. CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Vydavatelství Aleš Čeněk, 2007, ISBN 978-80- 738-02-110
15. JEDLIČKA, R., KLÍMA, P., KOŤA, J., NĚMEC, J., PILAŘ, J. *Děti a mládež v obtížných životních situacích: nové pohledy na problematiku životních krizí, deviací a úlohu pomáhajících profesí*. Vydavatelství Themis, Praha 2004, ISBN 80-7312-038-0

16. JELÍNEK, J. a kol. *Trestní zákoník a trestní řád*. Nakladatelství Leges, Praha 2009, ISBN 978-70-87212-22-6
17. KARABEC, Z. a kol. *Dlouhodobé tresty odnětí svobody*. Praha, IKSP 2004, ISBN 80-7338-024-2
18. KAROLYI, A., SLUNEČO, P. *Materiálně či formálně*. Trestní právo 2/2010, Novatrix
19. KUČHTA, J., VÁLKOVÁ, H. a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Praha, C.H. Beck 2005, ISBN 80-7179-813-4
20. MATOUŠEK, O., KROFTOVÁ, A. *Mládež a delikvence*. Portál, s. r. o., Praha 2003, ISBN 80-7178-771-X
21. MEZNÍK, J., KALVODOVÁ, V., KUČHTA, J. *Základy penologie*. Brno, Masarykova univerzita 1995, ISBN 80-210-1248-X
22. NOVOTNÝ, O., ZAPLETAL, J. *Kriminologie*. Eurolex Bohemia Praha 2001, ISBN 80-86432-08-4
23. PROCHÁZKA, M., SOMR, M. *Kapitoly z dějin vzdělávání dospělých*. Vydavatelství V – Studio, s.r.o., České Budějovice 2008, ISBN 978-80-254-1919-9
24. PRŮCHA, J. *Moderní pedagogika*. Praha, Portál 1997, ISBN 80-7178-170-3
25. *ÚZ 361/200Sb. – zákon o silničním provozu*. Nakladatelství Sagit, Ostrava 2008, ISBN 978-80-7208-682-5
26. PRŮCHA, J., WALTEROVÁ, E., MAREŠ, J. *Pedagogický slovník*. Vydavatelství Portál, Praha 1995, ISBN 80-7178-029-4
27. SLUNEČKO, P. *O jedné iluzi*. Trestní právo 11/2008, Nakladatelství Sagit
28. SLUNEČKO, P. *Poznámka k právnímu vědomí*. Trestní právo 7-8/2010, Novatrix
29. ŠÁMAL P. a kol. *Trestní zákoník I*. Praha 2009, C.H. Beck, ISBN 978-80-7400-109-3
30. ŠÁMAL P. a kol. *Trestní zákoník II*. Praha 2009, C.H. Beck, ISBN 978-80-7400-178-9
31. ZÁHORSKÁ J. *Psychologická intervence při vyšetřování trestných činů*. Portal, s.r.o., Praha 2007, ISBN 978-80-7367-2
32. *Velký sociologický slovník, II. Svazek, P – Z*, Vydavatelství Karolinum, Praha 1996, ISBN 80-7184-310-5

32. *VYHLÁŠKA ze dne 17. ledna 2011, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů.*

Internetové stránky a webové servery:

<http://portal.justice.cz/Justice2/MS/ms.aspx?j=33&o=23&k=2375&d=317656>

<http://www.az-encyklopedie.info> (AZ-encyklopedie /online/2011)

<http://portal.justice.cz/justice2/MS/ms.aspx?o=23&j=33&k=2636&d=106382>

<http://www.vscr.cz>

Zákonná ustanovení

1/1993 Sb. Ústava České republiky

2/1993 Sb. O vyhlášení listiny základních lidských práv a svobod

40/2009 Sb. Trestní zákoník

140/1961 Sb. Trestní zákon

141/1961 Sb. Trestní řád

137/2001 Sb. O zvláštní ochraně svědků a dalších osob v souvislosti s trestním řízením

273/2008 Sb. O policii České republiky

283/2003 Sb. O státním zastupitelství

108/2006 Sb. O sociálních službách

PŘÍLOHY

Dotazník, na jehož základě jsem získala poznatky ke zpracování výzkumné práce, přikládám jako přílohu. Součástí této přílohy je Souhlas s účastí na výzkumu každého respondenta. Originál Souhlasu s účastí ve výzkumu byl uložen do osobních spisových materiálů respondentů ve Vazební věznici České Budějovice.

Seznam příloh

1. Souhlas s účastí na výzkumu
2. Anamnestický dotazník pro odsouzené
3. Statistika nehod 2012
4. Nehody s alkoholem
5. Testy z pravidel silničního provozu
6. Počet nehod – porovnání krajů
7. Program PARDON (2012)

Příloha 1: Souhlas s účastí na výzkumu

Informace o výzkumu

V rámci diplomové práce s názvem Možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod bude realizován anonymní výzkum formou dotazníku.

Získané informace budou interpretovány ve výzkumné části práce.

Všechny získané údaje jsou považovány za důvěrné a stejně tak veškeré identifikační údaje, které by mohly vést k odhalení identity respondentů, budou vynechány či změněny. Získané informace budou využity pouze pro potřeby diplomové práce.

Písemný souhlas s účastí na výzkumu

Tímto prohlašuji, že jsem byl/a informován/a o podmínkách účasti ve výzkumu a důvěrnosti mnou podaných informacích.

„Souhlasím s poskytnutím informací Bc. Daně Rusínové, studentce 2. ročníku oboru Veřejná správa na vysoké škole CEVRO Institut, o.p.s. středisko Český Krumlov v rámci výzkumu k její diplomové práci.“

Podpis

V Českých Budějovicích dne _____

Příloha 2: Anamnestický dotazník pro odsouzené

Dobrý den,

jmenuji se Dana Rusínová a jsem studentkou 2. ročníku magisterského studia vysoké školy CEVRO Institut, o.p.s. středisko Český Krumlov. Dovolte mi, abych Vás požádala o vyplnění tohoto dotazníku. Dotazník je součástí mé diplomové práce na téma „Možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod“. Vyplnění tohoto dotazníku je anonymní a bude použito k výše uvedenému účelu. U otázky vyberte pouze jednu odpověď, popřípadě doplňte poznámkou.

Dotazník je anonymní. Prosím o upřímnost. Slibuji, že ji nijak nezneužiji.

Děkuji Vám za ochotu a spolupráci.

DOTAZNÍK

(pro odsouzené)

Číslo:

Datum sběru:

1. Kolik je Vám let?

- 18 – 24 let
- 25 – 29 let
- 30 – 34 let
- 35 – 39 let
- 40 – 49 let
- 50 – 59 let
- 60 a starší – napište věk

2. Jaké máte nejvyšší ukončené vzdělání?

- neúplné, základní
- základní
- vyučen
- středoškolské
- vysokoškolské (uveďte obor)

3. Odkud pocházíte?

- z vesnice
- z města do 10 tis. obyvatel
- z města od 10 tisíc do 100 tisíc obyvatel
- z města nad 100 tisíc obyvatel

4. Kde jste v poslední době před VTOS bydlel?

- na trvalé adrese
- na oficiální ubytovně
- u přítelkyně
- s manželkou
- ve vlastním bytě / domě
- evidence na magistrátu
- jinde, uveďte kde

5. Pocházíte z:

- z úplné rodiny
- rodiče jsou rozvedeni
- rodiče jsou nevlastní
- jiné

6. V případě vážných problémů můžete hledat oporu ve své původní rodině?

- ano, mohu kdykoliv
- ano, ale pouze pokud prokazatelně nebudu užívat drogy
- ano, ale pouze pokud prokazatelně nebudu požívat alkohol
- nevím, zkusil bych to
- ne, v žádném případě

7. Měli rodiče problémy s:

- alkoholem
- drogami
- patologickým hráčstvím
- žádné
- jiné (uved'te)

8. Žijete v partnerském vztahu s:

- manželkou
- partnerkou
- přítelkyní
- sám

9. Byl jste před nástupem do výkonu trestu odnětí svobody zaměstnán?

- trvale zaměstnán
- brigádně
- veden na evidenci Úřadu práce
- osoba samostatně výdělečně činná
- ne

10. Celkem odpracovaných let v zaměstnání:

- žádné
- do 2 let
- do 5 let
- do 10 let
- do 15 let
- více

11. Jakým způsobem jste si obstarával finanční prostředky k živobytí?

- práce v řádném pracovním poměru
- rodinné finanční prostředky (úspory)
- jinak

12. Výkon trestu Vám byl stanoven na jakou dobu?

- méně než 1 rok
- 1 – 3 roky
- více jak 3 roky

13. Jaká doba Vám zbývá do ukončení trestu?

- 1 – 3 měsíce
- 4 – 8 měsíců
- 9 – 12 měsíců
- déle

14. Pracujete ve VTOS?

- ano, pro potřeby věznice
- ano, pracuji mimo věznici
- ne, nepracuji

15. Ve VTOS jste

- poprvé
- podruhé
- uveďte pokolikáté

16. Kam půjdete po propuštění z VTOS?

- k rodině
- k přítelkyni
- ke kamarádům
- nevím

17. Co budete dělat po VTOS?

- chci se věnovat rodině, přítelkyni
- chci si najít práci
- chci začít nový život
- nevím

Oblast řízení auta a jiných vozidel

18. Jsem řidič:

- amatér
- profesionál

19. Jsem řidič národnosti:

- české
- cizí (uveďte jaké)

20. Mám řidičský průkaz:

- mám
- nemám
- nikdy jsem neměl

21. Jsem řidič kategorie (uved'te nejvyšší skupinu):

- s řidičským oprávněním skupiny A
- s řidičským oprávněním skupiny B
- s řidičským oprávněním skupiny C
- s řidičským oprávněním skupiny D
- s řidičským oprávněním skupiny T
- s řidičským oprávněním skupiny A do 50 cm
- bez příslušného řidičského oprávnění
- ostatní řidiči vozidel (cyklista, vozka apod.)

22. Délka mé řidičské praxe v řízení motorového vozidla:

- méně než 1 rok
- 1 – 3 roky
- více jak 3 roky

23. Sám sebe hodnotím jako:

- velmi dobrého řidiče
- dobrého řidiče
- slabého řidiče
- k nehodě došlo

24. Řidičský průkaz mi byl odebrán z důvodu:

- byl jsem vybodovaný
- neskládal jsem nikdy zkoušky k provozu a řízení vozidla
- řídil jsem pod vlivem alkoholu
- řídil jsem pod vlivem drog
- způsobil jsem nehodu se zraněním

25. Byl jsem při řízení vozidla:

- dobrý – žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
- unaven, usnul
- pod vlivem léků, narkotik
- pod vlivem alkoholu
- náhlé fyzické indispozici
- nemocen, úraz apod.
- invalida
- pokus o sebevraždu
- jiný nepříznivý stav

**26. V minulosti jste se dopustil Maření úředního rozhodnutí
a řídil bez řidičského oprávnění:**

- ano
- ne

27. Dopustil jste se dopravní nehody z důvodu:

- cesty do nemocnice
- do práce
- porušil jsem zákon o silničním provozu
- žádnou nehodu nezpůsobil

28. Poskytnutí první pomoci při dopravní nehodě:

- nebylo třeba poskytnout
- poskytnuto osádkou vozidel zúčastněných na nehodě
- jinou osobou
- leteckou záchrannou službou
- vozidlem RZP
- nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout

29. Následkem z dopravní nehody bylo:

- usmrcení
- těžké zranění
- lehké zranění
- bez zranění

30. Zranění jste způsobil:

- sobě
- jiné osobě
- nikomu

31. Oběti při dopravní nehodě jste způsobil škodu:

- na životě
- na zdraví
- na majetku (kolik).....
- na psychice
- žádná škoda

32. Trvání újmy u oběti dopravní nehody je:

- krátkodobá
- dlouhodobá
- celoživotní
- žádná

33. Újma způsobená oběti dopravní nehody je:

- snadno odstranitelná
- nezvratná a neodstranitelná

34. Jste ochoten vyjednávat o náhradě škody:

- ano
- ne

35. Měl jste zájem o náhradu škody a nápravu újmy oběti?

- finanční ano – ne
- omluvit se (např. písemně) ano – ne
- nabídnout pomoc ano – ne
- nešlo to uskutečnit ano – ne
- ne

36. Oběť trestného činu byla poškozena:

- finančně ano – ne
- fyzicky (zhoršený zdravotní stav) ano – ne
- psychicky ano – ne
- nebyla poškozena ano – ne

37. Finanční prostředky k náhradě škody:

- mám
- nemám
- nebudu mít ani v budoucnu
- měl by se postarat stát

38. Poškozeným dopravní nehody ve Vašem případě byla:

- fyzická osoba
 - muž ano – ne
 - žena ano – ne
 - dítě ano – ne
- státní podnik ano – ne
- OSVČ (soukromá firma, podnikatel) ano – ne
- příbuzní (moje rodina) ano – ne
- nevím

39. Náhrada způsobené škody:

- již jsem nahradil
– částečně ano – ne
– plně ano – ne
- čeká mě další soud (civilní) ano – ne
- nemám na to finanční prostředky ano – ne
- nechci se tím zabývat ano – ne

40. Vznikly u mne z důvodu dopravní nehody:

- pohledávky (úhrady pojištění)
- budu hradit zničený majetek
- soudní výlohy

41. S dopadem trestného činu při dopravní nehodě na oběť

a způsobenou škodou jsem se již :

- vyrovnal
- nevyrovnal – trápí mě to
- budu se snažit to v budoucnu napravit

42. Postoj k vlastnímu trestnému činu způsobené dopravní nehodou:

- svého trestného činu lituji
- svého trestného činu nelituji
- jiná varianta (vypište)

43. Postoj k uloženému trestu v důsledku dopravní nehody:

- s uloženým trestem souhlasím
- s uloženým trestem nesouhlasím
- jiná varianta

44. Budete usilovat o znovu získání řidičského oprávnění

- ano
- ne
- již nikdy nebudu řídit motorové vozidlo

45. V budoucnu budete profesionálním řidičem jako:

- osoba samostatně výdělečně činná
- zaměstnanec
 - a) budu pokračovat v pracovním poměru u mého bývalého zaměstnavatele
 - b) budu pokračovat v pracovním poměru u jiného zaměstnavatele
- nebudu profesionálním řidičem

46. Do budoucna se pokusíte v důsledku VTOS přehodnotit své dosavadní chování i Váš přístup k řízení motorového vozidla:

- ano
- ne

47. Již nyní se budete snažit získat informace:

- možnosti vrácení řidičského průkazu
- připravuji se na zkoušky v autoškole
- uvažuji o získání (obnovení) profesního průkazu řidiče

48. Chtěl byste se zúčastnit speciálního programu zaměřeného na rizikové chování:

- ano
- ne

49. Jak dlouho jste řidičem motorového vozidla? (kolik máte ujet)

.....

50. V čem vidíte možnost nápravy?

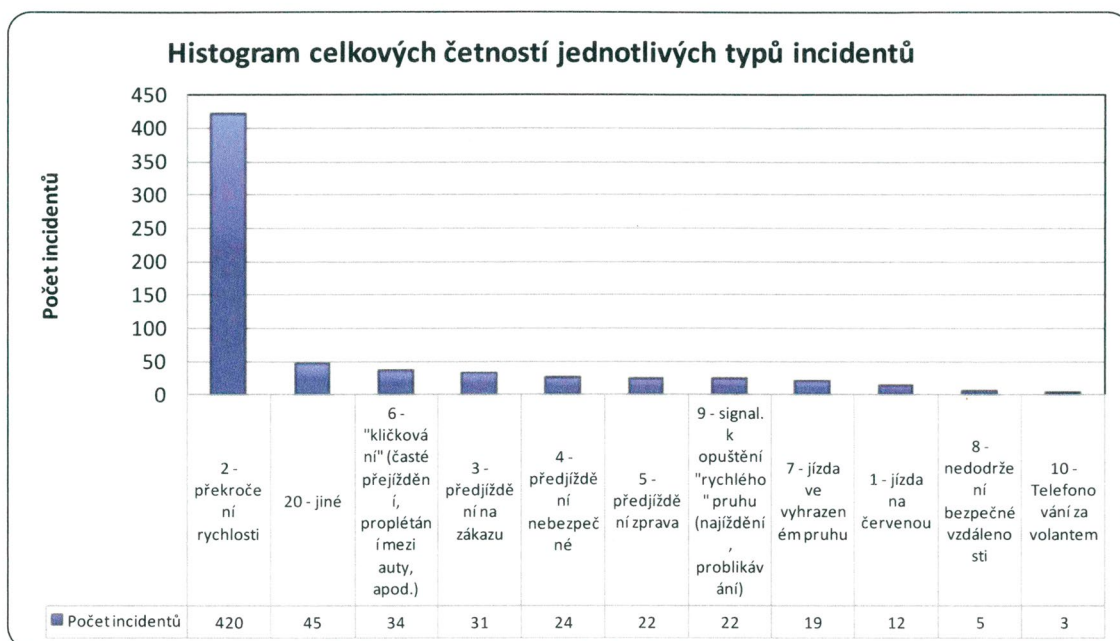
.....

.....

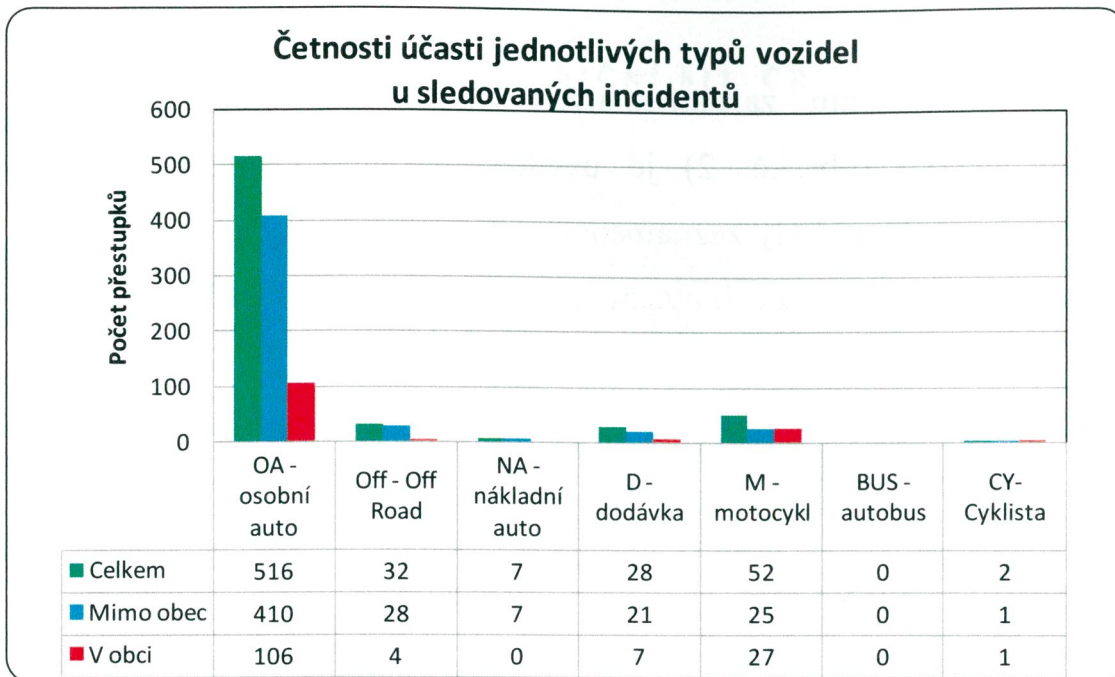
Příloha 3: Statistika nehod 2012



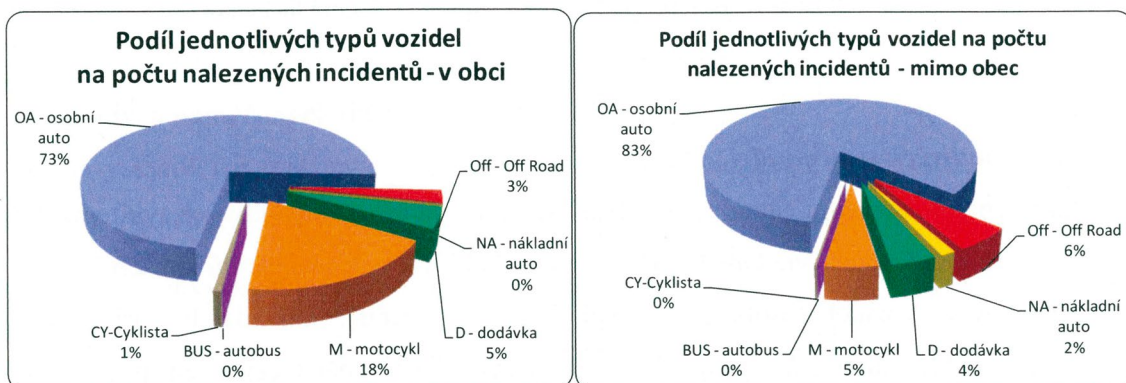
Obrázek č. 1: Mapa vybraných sledovaných tras



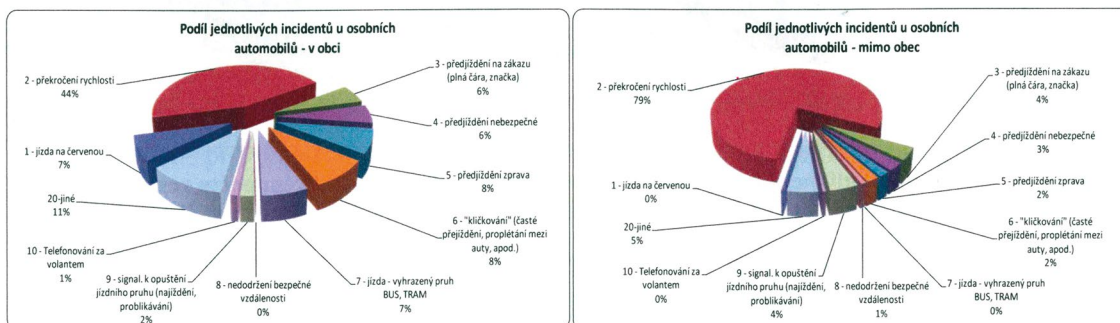
Obrázek č. 2: Histogram celkových četností jednotlivých typů incidentů



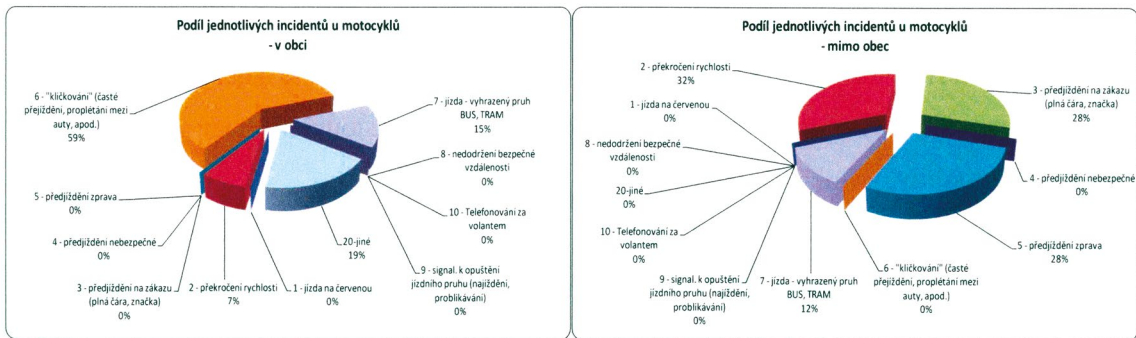
Obrázek č. 3: Četnosti účasti jednotlivých typů vozidel u sledovaných incidentů



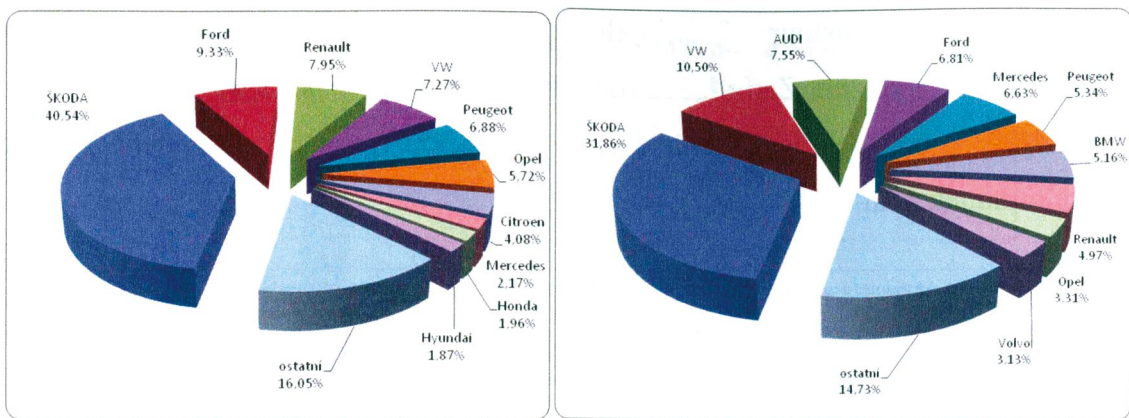
Obrázek č. 4: (vlevo) - Podíl jednotlivých typů "vozidel" na počtu nalezených incidentů - v obci, (vpravo) - Podíl jednotlivých typů "vozidel" na počtu nalezených incidentů - mimo obec



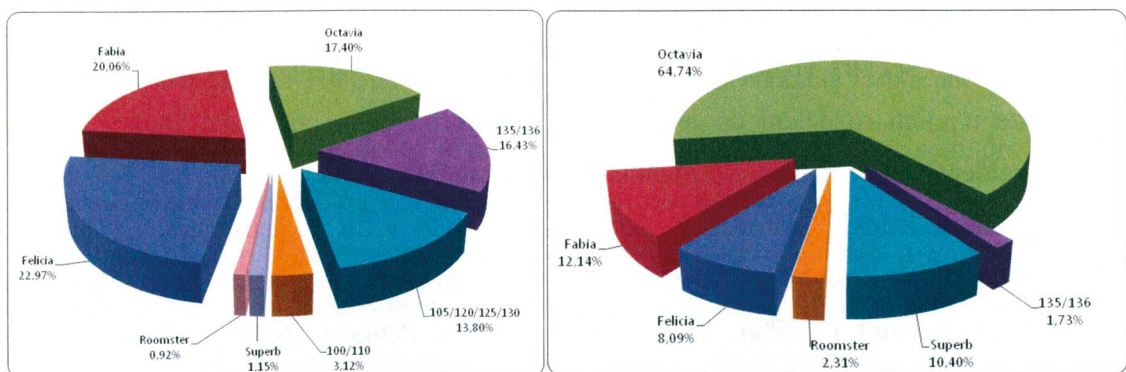
Obrázek č. 5: Podíl jednotlivých incidentů u osobních automobilů - v obci, (vpravo) - podíl jednotlivých incidentů u osobních automobilů - mimo obec



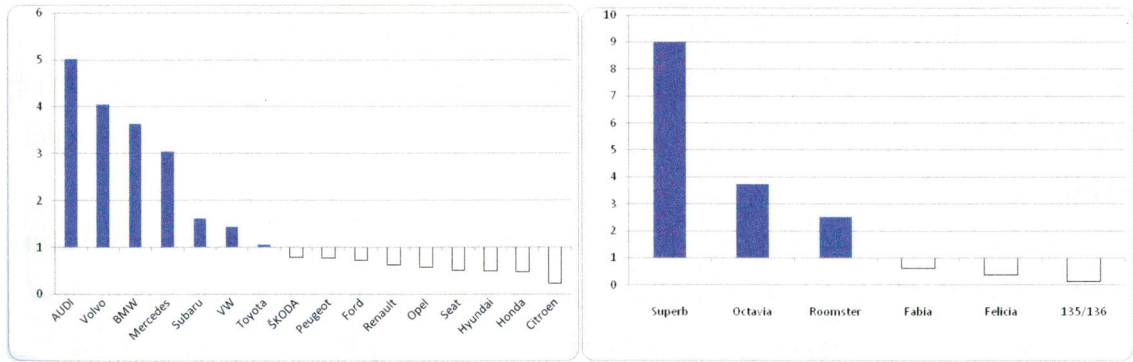
Obrázek č. 6: Podíl jednotlivých incidentů u motocyklů - v obci, (vpravo) - podíl jednotlivých incidentů u motocyklů – mimo obec



Obrázek č. 7: (vlevo) - Podíl nejvíce zastoupených automob. značek na celkovém počtu registrovaných osobních automobilů, (vpravo) - podíl automobilů jednotlivých značek na zaznamenaných incidentech



Obrázek č. 8: (vlevo) - Podíl jednotlivých modelů vozů Škoda na celkovém počtu registrovaných vozů Škoda, (vpravo) - podíl jednotlivých modelů na celkovém počtu zaznamenaných incidentů vozů Škoda



Obrázek č. 9: (vlevo) - Podíly zaznamenaných incidentů ku počtu registrovaných osobních vozů jednotlivých značek, (vpravo) - podíly zaznamenaných incidentů k počtu registrovaných vozů jednotlivých modelů Škoda

Příloha 4: Nehody s alkoholem

2012

V následující tabulce je členění těchto nehod podle území jednotlivých krajů.

NEHODY POD VLIVEM ALKOHOLU, KRAJE; ROK 2012	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
Praha	480	2,7	1	3,8
Středočeský	622	6,7	7	6,4
Jihočeský	240	7,6	3	4,2
Plzeňský	279	8,3	2	3,8
Ústecký	395	5,8	3	5,1
Královéhradecký	294	7,6	6	10,5
Jihomoravský	479	7,9	1	2,0
Moravskoslezský	599	8,3	1	1,5
Olomoucký	329	8,4	2	5,0
Zlínský	318	12,3	3	9,7
Vysočina	191	6,8	3	7,7
Pardubický	321	9,7	4	9,5
Liberecký	279	8,1	9	36,0
Karlovarský	148	11,3	0	0,0
Česká republika	4 974	6,7	45	6,6

V tabulce je uvedeno členění nehod zaviněných pod vlivem alkoholu podle hodnoty zjištěné hladiny a dále počty pozitivních nálezů drog.

NEHODY ZAVINĚNÉ POD VLIVEM ALKOHOLU NEBO S POZITIVNÍM NÁLEZEM DROG; ROK 2012	Počet nehod	Počet usmrcených
zjištěná hladina alkoholu je nižší než 0,24‰	591	8
zjištěná hladina alkoholu je 0,24 až 0,5‰	287	1
zjištěná hladina alkoholu je 0,51 až 0,8‰	311	4
zjištěná hladina alkoholu je 0,81 až 1,0‰	233	3
zjištěná hladina alkoholu je 1,1 až 1,5‰	763	4
zjištěná hladina alkoholu je 1,51‰ a vyšší	2 770	19
zjištěno požití drog i alkoholu	19	6
zjištěno požití drog	154	3

Přehled číslo 10: NEHODY ZAVINĚNÉ POD VLIVEM ALKOHOLU

VINÍK NEHODY ALKOHOL ROK 2012	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
Řidič motorového vozidla	4 030	81,0	43	95,6
Chodec	206	4,1	0	0,0
Cyklista	727	14,6	2	4,4
Ostatní	11	0,2	0	0,0
Celkem	4 974	100,0	45	100,0

Přehled číslo 11: NEHODY ZAVINĚNÉ POD VLIVEM ALKOHOLU – POROVNÁNÍ

VINÍK NEHODY ALKOHOL ROK 2012; POROVNÁNÍ	Počet nehod; rozdíl oproti roku 2011	Rozdíl v %	Počet usmrcených; rozdíl oproti roku 2011	Rozdíl v %
Řidič motorového vozidla	-366	-8,3%	-42	-49,4%
Chodec	16	8,4%	-2	
Cyklista	88	13,8%	0	0,0%
Ostatní	-6	-35,3%	0	
Celkem	-268	-5,1%	-44	-49,4%

Příloha 5: Testy z pravidel silničního provozu

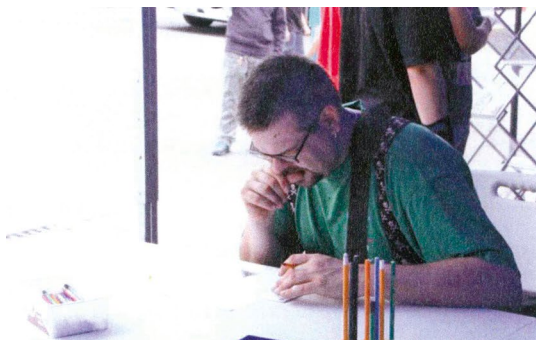
Expozice BESIP



Testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích



Testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích



Opilecké brýle (brýle simulující stav opilosti)



Otočný simulátor a simulátor nárazu



Příloha 6: Počet nehod - porovnání krajů

KRAJE / ROK Počet nehod	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Hl. m. Praha	40 560	35 589	29 598	33 349	34 689	33 484	30 251	15 583	18 190	16 572	17 795
Středočeský	25 417	25 189	26 161	27 047	24 613	24 254	22 053	11 183	9 870	9 889	10 595
Jihočeský	13 946	12 944	13 707	13 027	11 463	11 343	9 623	3 206	2 899	3 015	3 207
Plzeňský	13 590	12 624	12 308	11 800	10 538	10 151	8 968	3 217	2 813	3 107	3 453
Ústecký	15 731	14 056	14 533	14 579	13 755	13 650	12 294	8 033	7 217	7 126	7 551
Královéhradecký	10 648	9 362	10 180	10 094	9 085	8 696	7 382	3 692	3 697	3 843	4 281
Jihomoravský	20 416	18 042	18 911	18 157	16 593	16 022	14 174	3 642	5 650	5 941	6 670
Moravskoslezský	19 069	19 420	19 972	20 398	19 248	18 604	16 466	8 572	7 902	8 071	8 145
Olomoucký	9 869	9 608	9 949	9 962	9 658	9 545	8 386	4 407	4 156	4 274	4 406
Zlínský	8 942	7 956	8 324	8 453	7 904	7 481	5 596	1 798	1 780	2 014	3 025
Vysočina	8 808	8 135	8 911	8 688	8 132	8 086	6 623	1 843	2 390	2 594	3 295
Pardubický	8 226	7 999	8 563	8 233	7 788	7 747	6 814	3 501	3 357	3 582	3 726
Liberecký	9 394	8 637	8 757	9 018	8 564	7 993	7 088	4 366	3 864	3 620	3 859
Karlovarský	6 900	6 290	6 610	6 457	5 935	5 680	4 658	1 772	1 737	1 489	1 396

Příloha 7: PARDON (2012)



Cíl programu

Posláním programu je prevence recidivy rizikového dopravního chování a pozitivní změna v souvisejících postojích.

Hlavním cílem programu je vytvořit náhled problémového chování jedince, které vedlo k dopravnímu přestupku či trestnému činu v dopravě, a tím minimalizovat opakování páchaní trestných činů v budoucnu.

Díličními cíli jsou:

1. motivace ke změně: uvědomění si potřeby změny, formování postojů
2. vytvoření sebenáhledu: uvědomění si spouštěcích mechanismů a zdrojů trestné činnosti, rizikových a protektivních faktorů ovlivňující trestnou činnost,
3. edukace v oblasti bezpečného chování řidiče: získání informací o bezpečném chování za volantem, o možných důsledcích a dopadech trestné činnosti,
4. získání podpory pro další kroky a řešení své situace.

Naplnování cílů:

Program je koncipován jako terapeuticko-edukativní, respektuje široké spektrum cílové skupiny, je realizovaný skupinově a v jeho rámci se pracuje se skupinovou dynamikou. Program si vzhledem k své krátkodobosti neklade čistě terapeutické cíle, ačkoliv s prvky skupinové terapie pracuje. Cílem programu není „terapeutická změna osobnosti“, ale poznání a uvědomění si důsledků své trestné činnosti a identifikace toho, co lze změnit. Tedy postojů a chování, které vedou k problémovému řídičskému jednání.

Cílová skupina

Cílovou skupinou jsou odsouzení muži vykonávající trest ve věznicích s dozorem, kteří jsou ve výkonu trestu pro trestnou činnost dle trestního zákona č. 140/1961 Sb. podle § 224/1,2; § 223; § 201/1,2c,d; § 171/1c a pro trestnou činnost dle trestního zákoníku č. 40/2009 Sb. podle § 148/1,2; § 274/1,2a,b,c; § 337/1a.

Z cílové skupiny je zřejmé, že se jedná o poměrně rozsáhlý soubor, jehož součástí mohou být na jedné straně pachatelé dopravní nehody, na druhé straně řidiči, kteří nebyli do současné doby odsouzeni za ublížení z nedbalosti v souvislosti s řízením motorového vozidla, ale jejichž řídičská praxe je problémová, řídí pod vlivem návykových látek a svým rizikovým chováním zvyšují pravděpodobnost, že se pachateli dopravní nehody s následkem ublížení na zdraví stát mohou. Kromě nich jsou to potom jedinci přestupující zákon opakovaným řízením motorového vozidla přes

uložený zákaz. Přitom reálné problémy jedinců, které stojí v pozadí výše zmíněných provinění vůči zákonu, a které jsou skutečnou příčinou problémového chování jedinců, mohou být velice různorodé.

Kritéria výběru odsouzených

- motivace pro práci v programu,
- v době konání programu nemá odsouzený plánovanou eskortu ani přerušení trestu.

Kontraindikace

Kontraindikací jsou:

- zjevné osobnostní vlastnosti či duševní poruchy včetně výrazné poruchy osobnosti neslučitelné s edukativně terapeutickým působením,
- zjevně nízká mentální úroveň,
- organicky podmíněná psychická porucha,
- těžká smyslová vada, jazyková bariéra,
- nevyřešená závislost na návykových látkách,
- chronicky zhoršený zdravotní stav, který je příčinou zdravotní nezpůsobilosti pro řízení motorového vozidla.

V současné době se kurzy zcela naplňují z kmenových odsouzených věznic v Odolově a Pardubicích, není proto možné odesílat zájemce o program z jiných věznic.

Metody a formy práce:

Základní metodou je skupinová práce, v případě potřeby se věnujeme některému z účastníků i individuálně za předpokladu úspěšného návratu do práce ve skupině.

Formy práce jsou edukativní, terapeutické, nácvikové, rozhovor, diskuse, videoprojekce, relaxace, domácí úkoly.

Motivační systém

- po úspěšném absolvování programu obdrží odsouzený certifikát vydaný lektory programu,
- účast a spolupráce na naplňování cílů programu je vyhodnocena v hodnocení programu zacházení, při aktivní účasti může být odsouzený kázeňsky odměněn,
- úspěšné absolvování intervenčního programu je zahrnuto do hodnocení odsouzeného při jeho případné žádosti o podmíněné propuštění.

Personální zajištění

Věznice Odolov

PhDr. Gabriela Šafářová
Mgr. Tereza Andělová
Mgr. Jan Binter

Věznice Pardubice

Mgr. Radka Zemanová
PhDr. Milan Novotný

**CEVRO**INSTITUT

[vysoká škola osobností]

ZADÁNÍ ZÁVĚREČNÉ PRÁCE


VYSOKÁ ŠKOLA **CEVRO** Institut

Akademický rok: 2012/2013**Příjmení a jméno:** Bc Dana Rusínová**Telefon / e-mail:** 602808968 / Dana.Rusinova@vsci.cz**Studijní obor:** Veřejná správa (Kombinované studium)

ÚDAJE O ZÁVĚREČNÉ PRÁCI

Typ práce:	Diplomová práce
Název práce:	Možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod
Název práce anglicky:	Resocialization of rehabilitation of offenders accidents
Stručná anotace:	<p>Diplomová práce je zaměřena na zkoumání možnosti resocializace pachatelů dopravních nehod v České republice. Zabývá se zkoumáním následné péče o pachatele dopravních nehod v podmínkách Probační a mediační služby ČR, Policie ČR, Vězeňské služby ČR.</p> <p>Cílem práce je upozornit na společenskou závažnost řešení dopadu dopravní nehody na pachatele a společnost.</p> <p>Dále je nutné se zaměřit i na to, jak je možné pachatelům pomoci při změně jejich rizikového chování na silnicích a na možnosti působení na pachatele tak, aby pachatel nebyl v budoucnosti rizikovým řidičem a problematickým účastníkem silničního provozu.</p>
Základní struktura práce (osnova):	<p>Teoretická část - Shromáždění podkladů z odborné literatury se zaměřením na problematiku a pachatele trestného činu v silniční dopravě.</p> <p>Praktická část - Dotazník pro odsouzené pachatele trestného činu zaměřený na problematiku pachatele trestného činu v silniční dopravě.</p> <ul style="list-style-type: none">- Vyplnění dotazníku s odsouzenými pachateli dopravních nehod za účelem získání relevantních dat.- Vyhodnocení dat získaných z dotazníku od pachatelů trestného činu v silniční dopravě.- Vyhodnocení stanovených hypotéz na základě dat získaných z dotazníku.
Předpokládaná literatura a další zdroje:	<ul style="list-style-type: none">* Beran, T.: Nová pravidla silničního provozu a silniční zákon 361/2000 Sb. Nakladatelství Computer Press, 2006, ISBN 978-880- 251-109-090* Beran, T.: Dopravní nehody, Nakladatelství Computer Press, 2007, ISBN 978-880- 251-179-10

	<p>* Chmelík, J. a kolektiv.: Dopravní nehody, Vydavatelství Aleš Čeněk, 2007, ISBN 978-80- 738-02-110</p> <p>* Čírtková, L.: Policejní psychologie, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň 2006, ISBN 80-86898-73-3</p> <p>* VYHLÁŠKA ze dne 17. ledna 2011, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řídičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů</p> <p>* Šámal P. a kol.: Trestní zákoník I, Praha 2009, C.H. BECK, ISBN 978-80-7400-109-3</p> <p>* Šámal P. a kol.: Trestní zákoník II, Praha 2009, C.H. BECK, ISBN 978-80-7400-178-9</p> <p>Internetové stránky a webové servery: -www.az-encyklopedie</p>
--	--

Jméno a příjmení vedoucího práce:	JUDr. Petr Slunečko
Podpis autora práce:	
Zadání schváleno garantem studijního oboru dne:	15.5.2013
Jméno garanta studijního oboru:	Prof. JUDr. Dušan Hendrych, CSc.
Podpis garanta studijního oboru:	